



# Keski-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomääritys

PEKKA VÄHÄTÖRMÄ | TERHI SVENNS | ANNE HERRANEN



# Keski-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely

PEKKA VÄHÄTÖRMÄ

TERHI SVENNS

ANNE HERRANEN

**RAPORTTEJA 78 | 2016**

**KESKI-UUDENMAAN KUNTIEN JA UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN HENKILÖLIIKENNESELVITYS JA  
JOUKKOLIIKENTEEEN PALVELUTASOMÄÄRITTELY**

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**Taitto: Anne Herranen, Pekka Vähätörmä**

**Kansikuva: Pekka Vähätörmä**

**Kartat: © CGI Suomi Oy, Maanmittauslaitos 2016**

**(Aineiston kopiointi ilman CGI Suomi Oy:n lupaa on kielletty)**

**Tilastokeskus, Ruututietokanta 2013**

**ISBN 978-952-314-497-2 (PDF)**

**ISSN 2242-2846**

**ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-314-497-2**

**[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut) | [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**

# Sisältö

1.	Alkusanat .....	1
2.	Johdanto .....	2
	Työn sisältö ja tavoitteet.....	2
3.	Suunnittelualue .....	3
	Väestö .....	3
	Työmatkojen suuntautuminen .....	4
	Suunnittelualueen sisäinen pendelöinti .....	4
	Pendelöinti suunnittelualueen ulkopuolelle .....	8
	Opiskelumatkojen suuntautuminen .....	9
4.	Kuntien kuljetukset .....	11
	Hyvinkää.....	11
	Järvenpää.....	12
	Mäntsälä .....	13
	Nurmijärvi.....	14
	Pornainen.....	15
	Tuusula.....	16
	Kuntien avoimen joukkoliikenteen kustannukset.....	17
5.	ELY-keskuksen hallinnoima liikenne .....	19
	Lipputuotteet.....	20
	Vuosien 2012–2016 palvelutason toteutuminen .....	22
6.	Sidosryhmien kuuleminen .....	24
	Asukaskysely.....	24
	Liikennöitsijät.....	25
7.	Yhteysvälikohtainen tarkastelu.....	26
	Yhteydet Hyvinkäälle.....	26
	Yhteydet Järvenpäähän .....	26
	Yhteydet Mäntsälään.....	27
	Yhteydet Nurmijärvelle.....	28
	Yhteydet Pornaisiin.....	28
	Yhteydet Tuusulaan .....	29
	Keskeiset solmupysäkit.....	29
8.	Ehdotus tulevaksi seutuliikenteen palvelutasoksi .....	32
	Uudet palvelutasoluokat .....	32
	Suunnittelualueen uusi palvelutaso .....	34
	Hyvinkää.....	35
	Järvenpää.....	36
	Mäntsälä.....	37
	Nurmijärvi .....	38
	Pornainen .....	40

Tuusula.....	41
<b>9. Lähitulevaisuuden kehitysnäkymiä .....</b>	<b>44</b>
Lippujärjestelmät .....	44
Pienkalustolla hoidettu joukkoliikenne.....	45
Markkinaehtoisen reittiliikenteen toimintaedellytykset .....	46
Paikkatiedon hyödyntäminen joukkoliikenteen tiedottamisessa .....	46

## Liite



# 1. Alkusanat

Tässä työssä on määritelty Keski-Uudenmaan seudullisen linja-autoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2017–2020. Palvelutasomäärittelyssä on sovellettu uutta Liikenneviraston julkaisun 31/2015 mukaista joukkoliikenteen palvelutason määrittelyohjetta, mutta palvelutaso on määritelty joiltain osin myös ohjeistusta pienemmän kysynnän yhteysväleille, jotta on voitu muodostaa kattavampi kokonaiskuva seudun joukkoliikenteen palvelutasosta.

Palvelutason mukaisen liikenteen järjestämisen rahoitusvastuu jakautuu jatkossa ELY-keskuksen ja kuntien kesken. Suunnittelualueen kunnat ovat jakaneet rahoitusvastuun ELY-keskuksen kanssa jo muutamien aiemmin päättyneiden siirtymäajan liikennöintisopimuksiin perustuneiden liikenteiden osalta, ja lähi-vuosina tämä käytäntö laajenee kaikkiin ELY-keskuksen kilpailuttamiin liikenteisiin. Ennen siirtymäaikaa kunnat eivät maksaneet kuntarajan ylittävistä liikenteistä suoraan, vaan kuntien rahoitus on ohjautunut liikenteisiin maksetun lipputuen kautta.

Tämän työn ohjausryhmänä on toiminut Keski-Uudenmaan henkilöliikennetyöryhmä, johon ovat kuuluneet seuraavat henkilöt:

Jukka-Matti Laakso	Tuusulan kunta, puheenjohtaja
Arja Hietanen	Hyvinkään kaupunki
Kimmo Kiuru	Hyvinkään kaupunki
Sari Piela	Järvenpään kaupunki
Susanna Ranta	Järvenpään kaupunki
Kristiina Laine	Järvenpään kaupunki
Sirpa Salminen	Mäntsälän kunta
Kristina Lindstén	Mäntsälän kunta
Krista Koskimäki	Mäntsälän kunta
Juha Oksanen	Nurmijärven kunta
Pirjo Heilimo	Nurmijärven kunta
Seija Marttila	Pornaisten kunta
Henrik Helenius	KUUMA-seutu liikelaitos
Pasi Kouhia	Uudenmaan liitto
Maija Stenvall	Uudenmaan liitto
Aleksi Manninen	HSL
Eini Hirvenoja	Uudenmaan ELY-keskus
Jonna Uski	Uudenmaan ELY-keskus
Heikki Hyvärinen	Uudenmaan ELY-keskus

Ohjausryhmä on kokoontunut työn aikana neljä kertaa. Lisäksi asioita on työstetty pienemmässä projekti-ryhmässä ja kunkin kunnan kanssa on järjestetty erillinen tapaaminen. Asukkaiden toiveita ja tarpeita joukkoliikenteelle on kerätty internet-pohjaisella kyselyllä. Kyselyyn saatiin yli 3100 vastausta. Liikennöitsijöitä ja Linja-autoliiton edustajaa on haastateltu erityisesti pisimpään voimassa olevien siirtymäajan liikennöintisopimusten ja markkinaehtoisien reittiliikenteen näkymien selvittämiseksi. ELY-keskuksen ja kuntien lisäksi myös Uudenmaan liitto on osallistunut työn kustannuksiin. Konsulttina työssä on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet Pekka Vähätörmä, Terhi Svenns ja Anne Herranen.

## 2. Johdanto

Keski-Uudenmaan palvelutaso on määritelty viimeksi vuonna 2011. Määrittelyn pohjalta vahvistettiin joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso, joka on voimassa vuosina 2014–2016. Edellisellä kerralla palvelutason määrittelyn tarpeellisuutta vauhditti muuttunut joukkoliikennelainsäädäntö. Nyt keskeisessä asemassa on kuntien sekä ELY-keskuksen avoimeen joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin käyttämän rahoituksen kustannustehokkuuden parantaminen yhteistyöllä. Työtä tukee vuoden 2015 lopussa valmistunut Liikenneviraston päivittämä joukkoliikenteen palvelutason määrittelyohje, jonka mukaisesti työ toteutetaan. Edellisen palvelutasosuunnitelman jälkeen Sipoon kunta on liittynyt HSL:n toimivalta-alueeseen vuonna 2012 ja poistunut ELY-keskuksen toimivallasta. Muita merkittäviä suunnittelualueen joukkoliikenteeseen vaikuttavia muutoksia ovat kehäradan liikenteen käynnistyminen kesällä 2015 sekä hiljaisimpien juna-asemien (Nuppulinna ja Palopuro) lakkautukset ja junavuorojen vähentyminen keväällä 2016.

Tämän työn suunnittelualueen muodostavat Mäntsälän, Nurmijärven ja Tuusulan kunnat sekä Hyvinkään ja Järvenpään kaupungit. Lisäksi Pornaisten alue huomioidaan Järvenpään suuntautuvien liikenteiden osalta. Hyvinkään toimivaltaan kuuluva paikallisliikenne rajataan tarkastelun ulkopuolelle. Mäntsälästä Itä-Uudellemaalle suuntautuvien liikenteiden tarkastelu toteutetaan Itä-Uudenmaan palvelutasotyön yhteydessä kuten myös Pornaisten sisäiset liikenteet ja Pornaisista muualle kuin Järvenpään suuntautuva liikenne. Suunnittelualueen rajat ylittävien liikenteiden osalta huomioidaan naapurialueiden palvelutasotöiden tulokset tarvittavilta osin.

### Työn sisältö ja tavoitteet

#### Nykytilanteen kartoitus

- tieto suunnittelualueen kuntien hankkimasta avoimesta joukkoliikenteestä sekä lakisääteisistä henkilökuljetuksista
- tiedot ELY-keskuksen toimivaltaan kuuluvista liikennepalveluista (VALLU)

#### Liikenteiden tulevat muutokset ja liikennöintitarpeiden kartoitus

- liikenteiden sopimuskausien päättyminen, junaliikenteen muutokset
- joukkoliikenteen kysyntään vaikuttavien tekijöiden koonti ja analysointi (asutuksen sijoittuminen, pendelointi, opiskelumatkat yms.)

#### Sidosryhmien kuuleminen

- keskustelut suunnittelualueen keskeisimpien liikennöitsijöiden kanssa
- asukaskyselyn toteuttaminen

#### Yhteysvälikohtainen tarkastelu

- liikenteiden tarjonta ja sopimustilanne kuntien kannalta keskeisillä yhteysväleillä
- keskeiset solmupysäkit

#### Palvelutason määrittäminen

- suunnittelualueen yhteinen näkemys alueella tavoiteltavan joukkoliikenneverkoston kattavuudesta ja sen tarjoamasta palvelutasosta

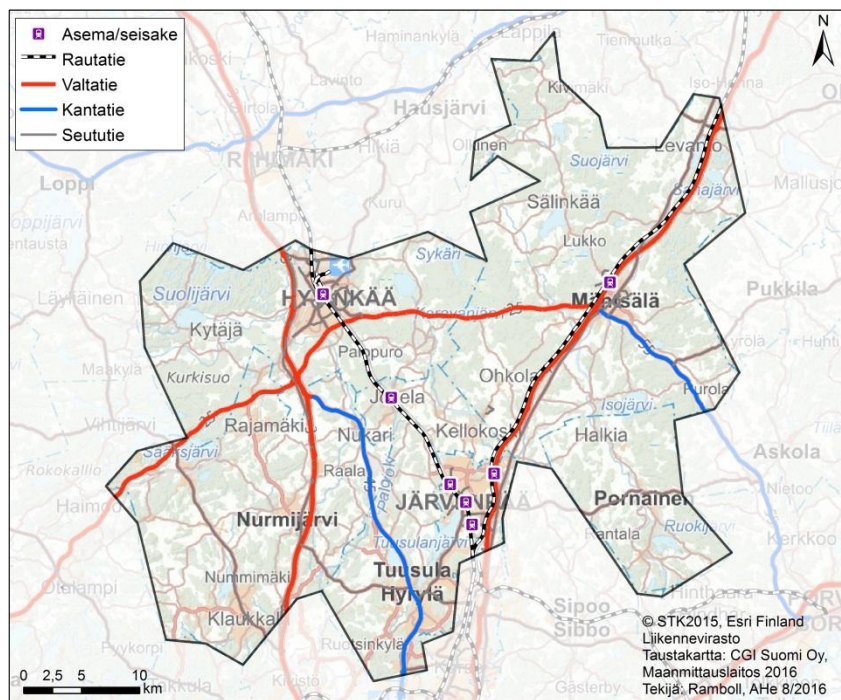
#### Lähitulevaisuuden kehitysnäkymiä



### 3. Suunnittelualue

Suunnittelualue muodostuu Hyvinkään ja Järvenpään kaupungeista sekä Mäntsälän, Nurmijärven, Tuusulan ja Pornaisten kunnasta.

Suunnittelualueen halki kulkevat valtatie 3 Helsingistä Hämeenlinnaan, valtatie 4 Helsingistä Lahteen sekä valtatie 25 Hangosta Mäntsälään. Rautatieliikenne on suunnittelualueella merkittävässä asemassa. Hyvinkää ja Järvenpää sijaitsevat pääradan varrella ja Lahden oikorata kulkee Mäntsälän kautta. Lisäksi Jokelan asema sijoittuu Tuusulan kunnan alueelle.

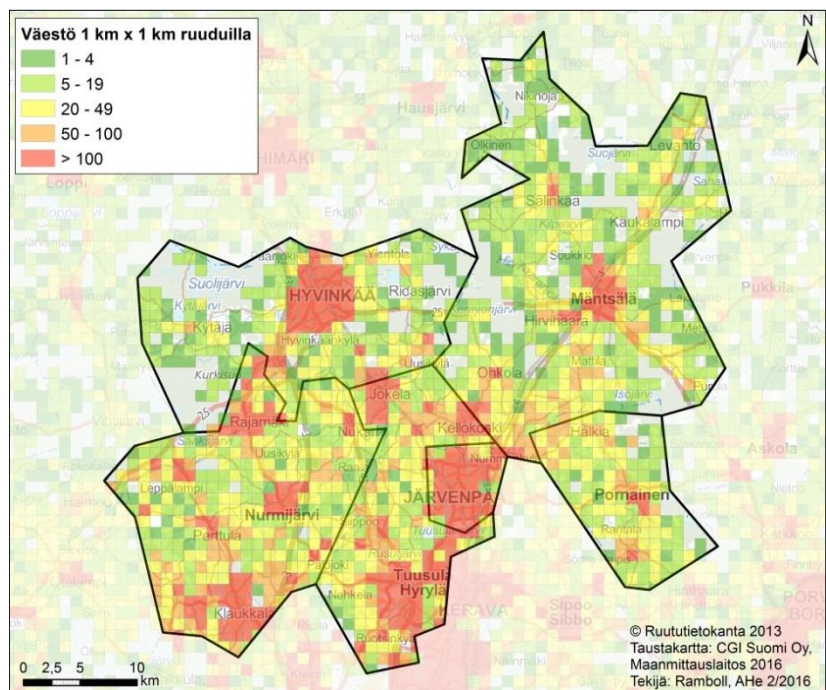


Kuva 1 Suunnittelualueen päätieverkko

### Väestö

Suunnittelualueen väestömäärä on yhteensä noin 194 000 asukasta. Alueen asukkaista 24 % asuu Hyvinkäällä, 22 % Nurmijärvellä, 21 % Järvenpäässä, 20 % Tuusulassa, 11 % Mäntsälässä ja 3 % Pornaisissa. Asukastiheys on selkeästi suurin Järvenpäässä.

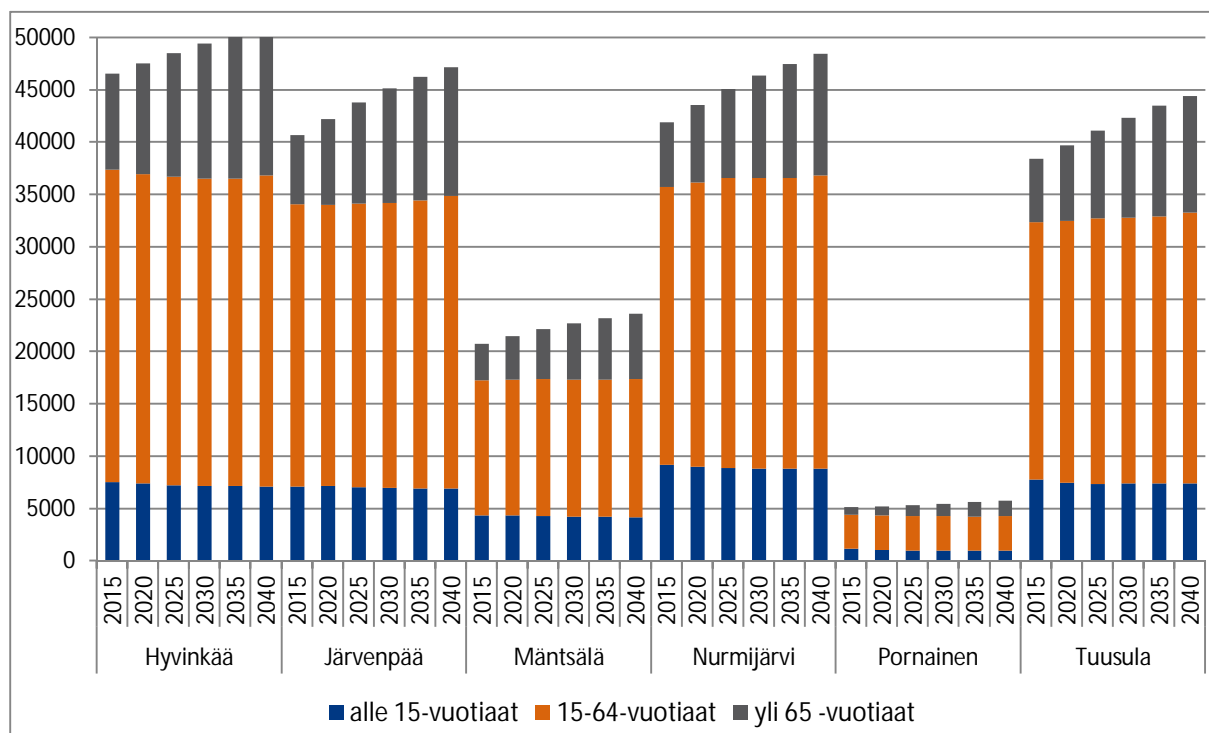
Vuonna 2015 tehdyn Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan suunnittelualueen väestömäärä tulee kasvamaan voimakkaasti vuoteen 2040 mennessä. Koko alueen väestömäärän ennakoitua kasvavan noin 14 %, joka tarkoittaisi väestömäärän lisääntyvän yli 26 000 asukkaalla. Taulukossa 1 on esitetty vuoden 2040 väestöennusteet kuntakohtaisesti. Ennusteen mukaan väestönkasvu kunnissa vaihtelee 9–16 % välillä. Kuntien omien ennusteiden mukaan väestönkasvun arvioidaan olevan Tilastokeskuksen arviota runsaampaa. Esimerkiksi Nurmijärven kunnan oman kasvuennusteen mukaan väkiluku saavuttaa vuonna 2040 jo 60 000 asukkaan rajapyykin.



Kuva 2 Väestön sijoittuminen suunnittelualueella

Taulukko 1 Kuntien väestömäärät ja -ennusteet (Tilastokeskus 02/2016)

Kunta	Väestö 12/2015	Väestöen- nuste 2040	Muutos	Muutos [%]
Hyvinkää	46 525	50 746	4 221	9 %
Järvenpää	40 967	47 144	6 177	15 %
Mäntsälä	20 696	23 633	2 937	14 %
Nurmijärvi	41 919	48 463	6 544	16 %
Pornainen	5 124	5 755	631	12 %
Tuusula	38 488	44 409	5 921	15 %
<b>Yhteensä</b>	<b>193 719</b>	<b>220 150</b>	<b>26 431</b>	<b>14 %</b>



Kuva 3 Kuntien väestöennusteet vuoteen 2040 ikäryhmittäin (Tilastokeskus 02/2016)

## Työmatkojen suuntautuminen

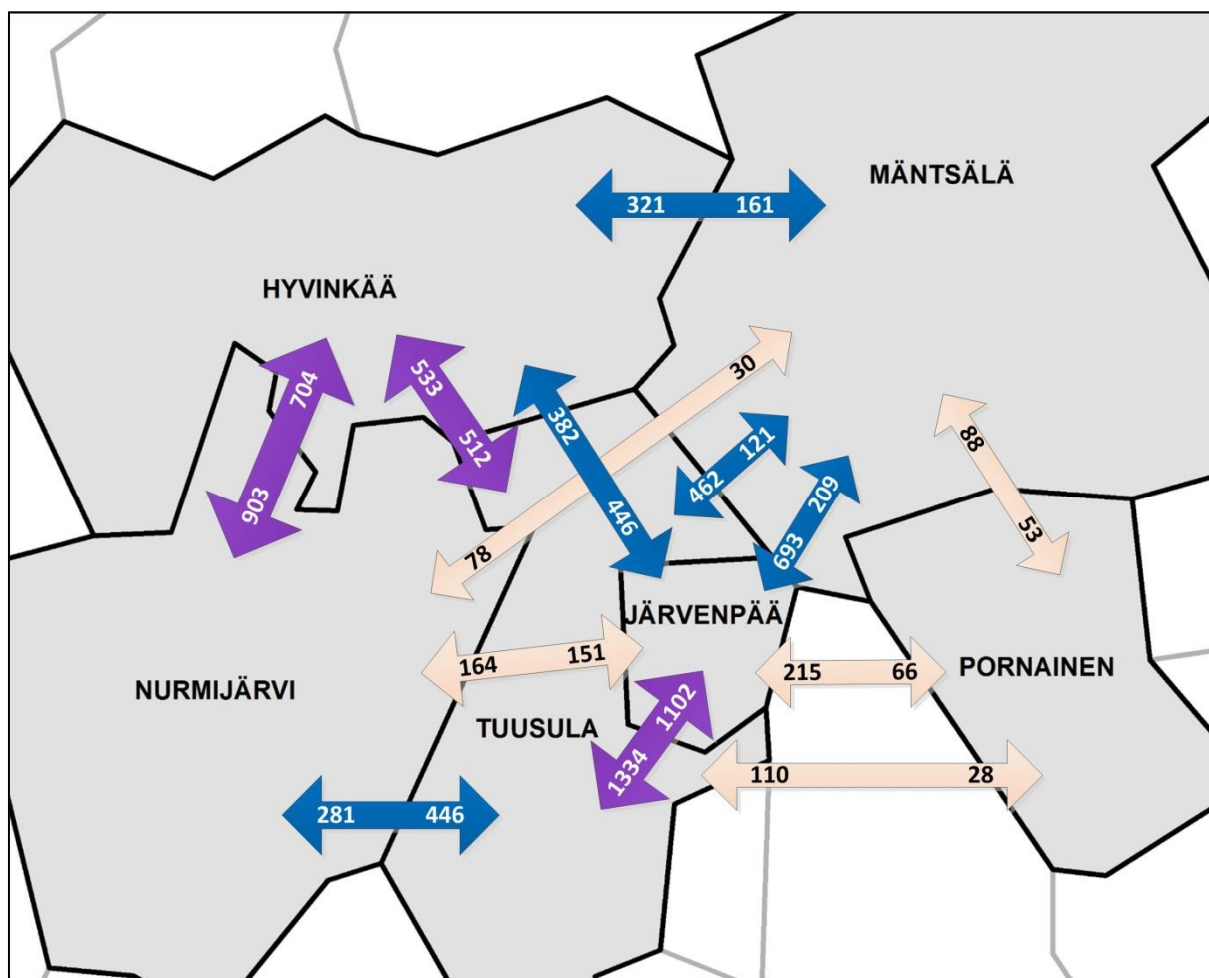
### Suunnittelualan sisäinen pendelöinti

Suurimmat suunnittelualan sisäiset pendelöintivirrat keskittyvät seuraaville yhteysväleille:

- Järvenpää-Tuusula, noin 2 450 pendelöijää
- Hyvinkää-Nurmijärvi, noin 1 600 pendelöijää
- Hyvinkää-Tuusula, noin 1 050 pendelöijää.

Muilla yhteysväleillä pendelöivien henkilöiden määrä jää alle 1 000. Kuvassa 4 ja taulukossa 2 on tarkemmin esitetty kuntien välillä kulkevien pendelöijien määrä. Kuntakohtaista jaottelua tarkempi tarkastelu on esitetty Hyvinkäältä Nurmijärvelle ja Tuusulasta Järvenpäähän suuntautuvien pendelöintivirtojen osalta. Kuvissa 5 ja 6 on reititetty yhteysväleillä pendelöivien henkilöiden asuin- ja työpaikan sijaintitieto nopeinta reittiä

pitkin. Sijaintitieto perustuu 250x250 m tarkkuudella rajattuun YKR-työssäkäyntitietoon, eli reittiviivoilla on yhdistetty pendelöijien asuinpaikkojen sijaintiruudut työpaikkojen sijaintiruutuihin.



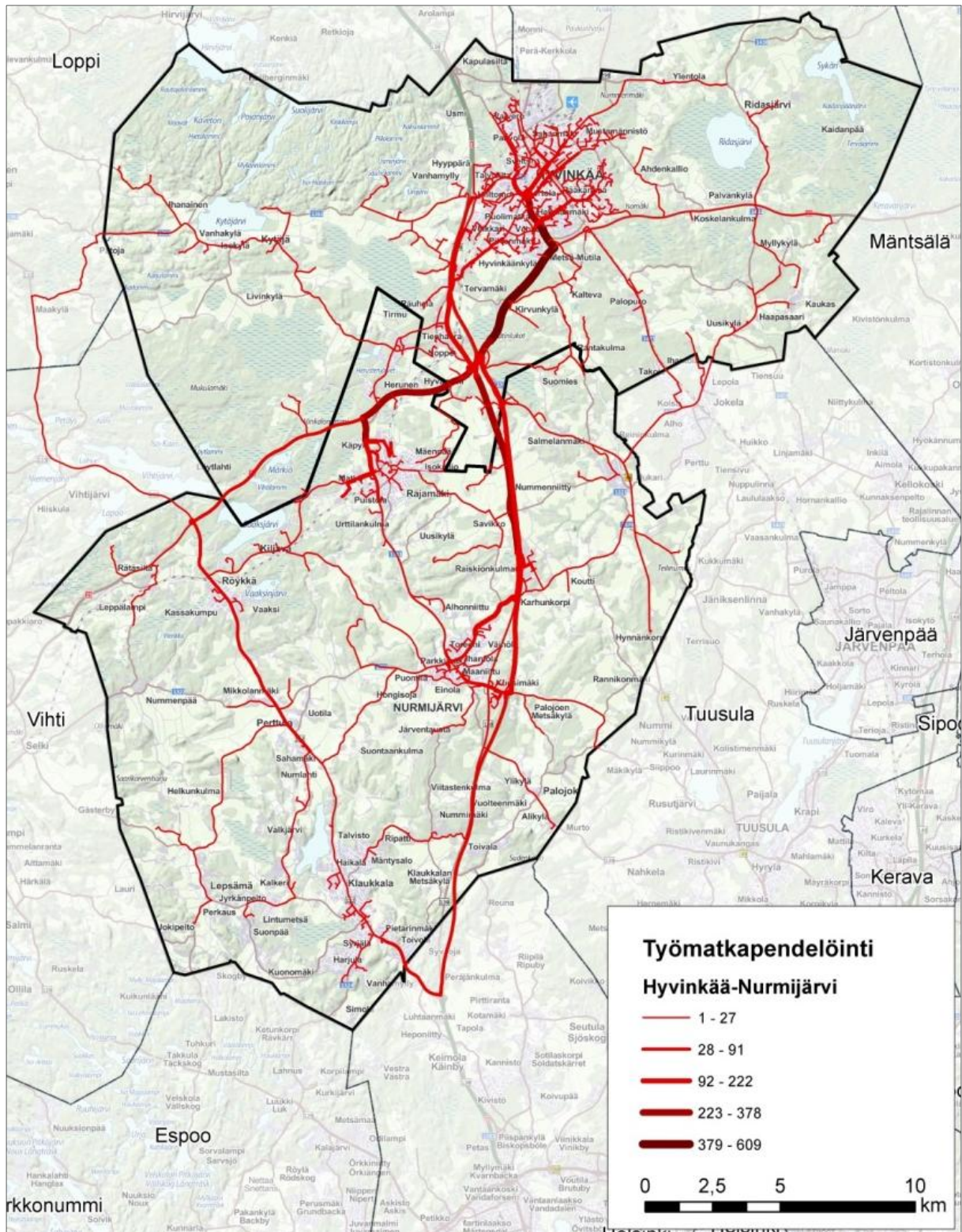
Kuva 4 Suunnittelalueen sisäinen pendelöinti. Mukana yhteysvälit, joilla yli 100 pendelöijää. (Uudenmaan liitto, Tilastokeskus 2013)

Taulukko 2 Suunnittelalueen sisällä pendelöivien henkilöiden määrä. (Uudenmaan liitto, Tilastokeskus 2013)

ALUEEN SISÄINEN PENDELÖINTI						
ASUINKUNTA	TYÖSSÄKÄYNTIKUNTA					
	HYVINKÄÄ	JÄRVENPÄÄ	MÄNTSÄLÄ	NURMIJÄRVI	PORNAINEN	TUUSULA
HYVINKÄÄ	11430	446	161	903	5	512
JÄRVENPÄÄ	382	6518	209	164	66	1334
MÄNTSÄLÄ	321	693	3674	78	53	462
NURMIJÄRVI	704	151	30	6950	7	446
PORNAINEN	14	215	88	11	608	110
TUUSULA	533	1102	121	281	28	5340

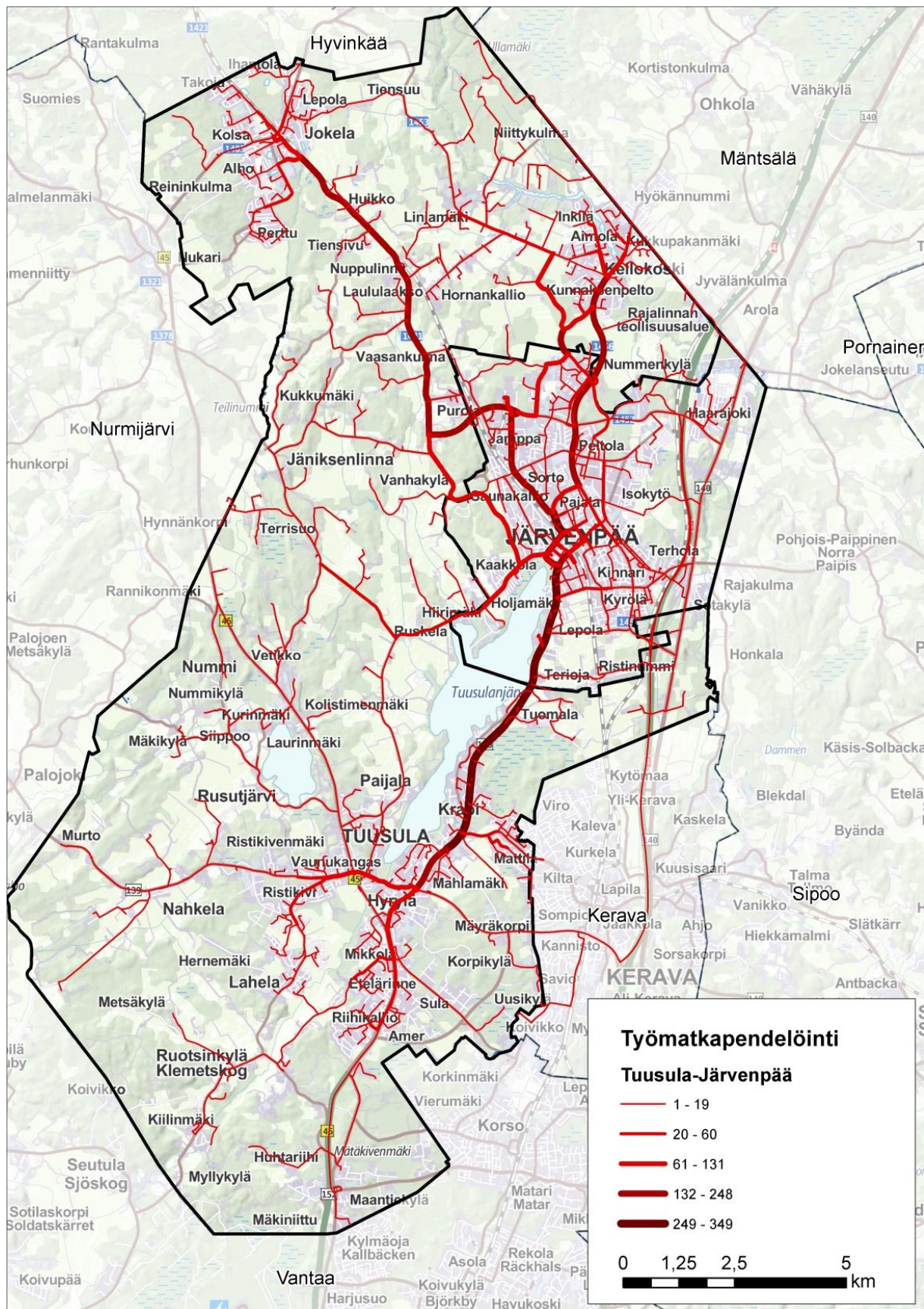
Helsingin seudun asukkaiden liikkumistottumuksista syksyllä 2012 tehdyn selvityksen mukaan radanvarsi-kuntien moottoriajoneuvolla tehdyistä työmatkoista tehdään joukkoliikenteellä jopa 28 %. Bussiliikenteeseen tukeutuvissa kunnissa vastaava luku on 14 %.





Kuva 5 Hyvinkäältä Nurmijärvelle suuntautuva pendelöinti kohdistuu runsaimpaa Rajamäelle sekä Nurmijärven Kirkonkylälle, mutta myös Klaukkalaan pendelöidään eri puolilta Hyvinkäätä. (YKR-työssäkäyntitiedot)





Kuva 6 Tuusulasta Järvenpäähän pendelöidään eniten Hyrylän suunnasta, mutta myös Jokelasta ja Kellokoskelta pendelöinti on runsasta. (YKR-työssäkäyntitiedot)

## Pendelöinti suunnittelualueen ulkopuolelle

Suunnittelualueelta pendelöinti suuntautuu vahvasti pääkaupunkiseudulle, erityisesti Helsinkiin sekä Vantaalle. Järvenpäästä ja Nurmijärveltä Helsinkiin pendelöivien henkilöiden määrä on selvästi yli 5 000 ja Tuusulasta noin 5 000. Koko suunnittelualueelta Helsinkiin pendelöivien määrä on yhteensä reilu 20 000 henkilöä. Vastaavasti Vantaalle pendelöi noin 12 000, Espooseen 4 400 ja Keravalle 2 800 henkilöä. Suunnittelualueen pohjoispuolella merkittävimmät pendelöintivirrat suuntautuvat Riihimäelle (730 pendelöijää) sekä Lahteen (230 pendelöijää).

Suunnittelualueelle pendelöiviä henkilöitä tulee eniten Helsingistä (4 000 pendelöijää), Vantaalta (3 300 pendelöijää) ja Riihimäeltä (2 100 pendelöijää). Sisäänpendelöijien suurimmat virrat ovat yhteisväleillä Vantaa-Tuusula sekä Riihimäki-Hyvinkää. Molemmilla yhteisväleillä sisäänpendelöivien henkilöiden määrä on reilu 1 500.

Suunnittelualueen pohjoispuolella työssäkäynnin kannalta selkeästi merkittävin yhteysväli on Riihimäki-Hyvinkää, jolla kulkee yhteensä noin 2 300 pendelöijää. Lahti-Mäntsälä -välillä pendelöivien määrä on yhteensä reilu 400 henkilöä ja työmatkaliikenne jakautuu tasaisesti molempiin suuntiin.

Taulukossa 3 on tarkemmin esitetty suurimmat pendelöintivirrat muista kunnista suunnittelualueelle sekä suunnittelualueelta sen ulkopuolelle.

Taulukko 3 Suurimmat pendelöintivirrat suunnittelualueelle ja suunnittelualueelta sen ulkopuolelle (Uudenmaan liitto, Tilastokeskus 2013)

SISÄÄNPENDELÖINTI						
ASUINKUNTA	TYÖSSÄKÄYNTIKUNTA					
	HYVINKÄÄ	JÄRVENPÄÄ	MÄNTSÄLÄ	NURMIJÄRVI	PORNAINEN	TUUSULA
Espoo	343	146	44	366	6	391
Helsinki	774	638	205	888	50	1385
Vantaa	347	506	120	691	29	1574
Kerava	144	545	82	98	14	967
Sipoo	20	147	24	25	27	195
Vihti	110	27	9	217	2	70
Hämeenlinna	374	44	13	55	1	58
Riihimäki	1554	137	33	230	1	120
Lahti	99	108	228	37	4	84

ULOSPENDELÖINTI						
TYÖSSÄKÄYNTIKUNTA	ASUINKUNTA					
	HYVINKÄÄ	JÄRVENPÄÄ	MÄNTSÄLÄ	NURMIJÄRVI	PORNAINEN	TUUSULA
Espoo	649	720	223	1835	61	919
Helsinki	3049	5327	1706	5233	504	4947
Vantaa	1346	2621	1032	3239	348	3305
Kerava	241	971	356	165	107	915
Riihimäki	730	90	53	76	3	68
Lahti	67	85	202	34	9	37

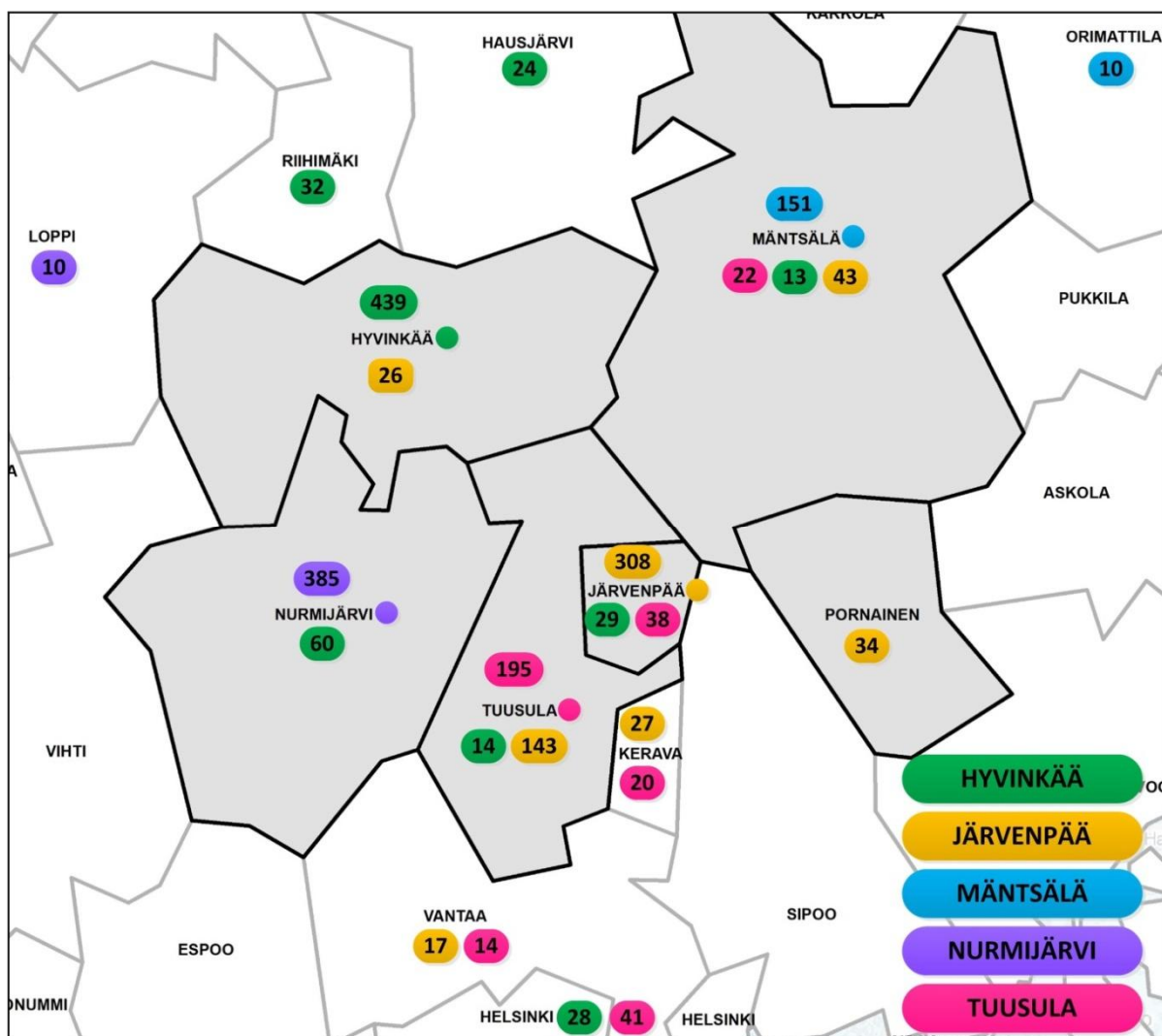


## Opiskelumatkojen suuntautuminen

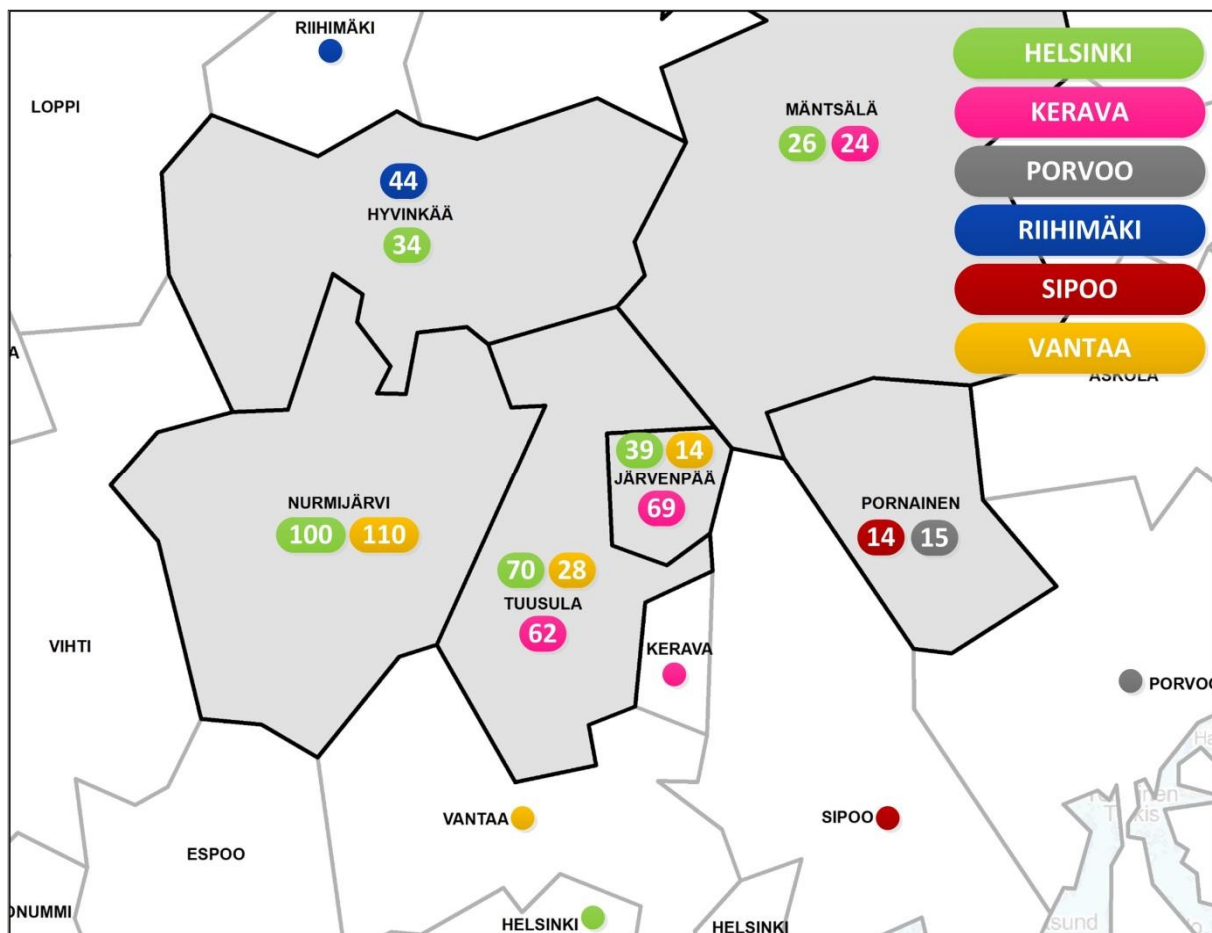
Opiskelijat ovat hyvin merkittävä joukkoliikenteen käyttäjäryhmä. Kuntien välisiä yhteystarpeita tarkasteltaessa erityisesti toisen asteen opiskelijat ovat merkittävässä roolissa, sillä heistä suuri osa asuu edelleen kotona ja kulkee mahdollisesti päivittäin toiselle paikkakunnalle.

Opiskelumatkojen suuntautumista on tarkasteltu hyödyntäen vuoden 2015 tietoja opiskelupaikkojen vastaanottamisesta. Kuvassa 7 on tarkasteltu miten Hyvinkään, Järvenpään, Mäntsälän, Nurmijärven ja Tuusulan toisen asteen oppilaitosten tarjoamien opiskelupaikkojen vastaanotto on jakautunut suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä. Suurimmat yksittäiset opiskelijavirrat kulkevat Tuusulan ja Järvenpään välillä, sillä Tuusulalaisista lähes 150 vastaanotti opiskelupaikan Järvenpäästä. Hyvinkään oppilaitokset vetävät myös vahvasti opiskelijoita naapurikunnistaan. Suunnittelualueen kunnissa asuvat suuntaavat usein myös opiskelemaan alueen ulkopuolelle (kuva 8). Helsinki ja Vantaa vetävät paljon opiskelijoista erityisesti Tuusulasta ja Nurmijärveltä. Tuusulasta, Järvenpäästä sekä Mäntsälästä useat valitsivat opiskelupaikakseen Keravan. Lisäksi hyvinkääläisiä suuntaa opiskelemaan Riihimäelle.

Opiskelupaikkojen vastaanottamista koskevien tietojen avulla pystytään hieman kartoittamaan opiskelijavirtojen suuntautumista. Koska tiedot ovat saatavissa vain yhdeltä vuodelta ja osa opiskelupaikan vastaanottaneista muuttaa opiskelupaikkakunnalle (tai jättää opinnot kesken), kuvaavat tiedot opiskelijoiden liikkumista melko karkealla tasolla. Joukkoliikennettä käyttävien toisen asteen opiskelijoiden määristä, ilman matkojen suuntautumistietoa, saadaan paremmin tietoa Kelan ylläpitämästä Kelasto-tietokannasta.



Kuva 7 Hyvinkään, Järvenpään, Mäntsälän, Nurmijärven ja Tuusulan toisen asteen oppilaitosten tarjoamien opiskelupaikkojen vastaanotto (>10) kotikunnittain suunnittelualueella ja lähiympäristössä vuonna 2015. (Opetushallinnon tilastopalvelu)



Kuva 8 Suunnittelualueella asuvien vastaanottamat toisen asteen opiskelupaikat (>10) suunnittelualueen lähiympäristöstä vuonna 2015. (Opetushallinnon tilastopalvelu)

Kelasto -tietopalvelun mukaan suunnittelualueen kunnissa asuvia, päivittäin yli 10 kilometrin pituisia toisen asteen opiskelumatkoja tekeviä, joille maksettiin koulumatkatukea, oli vuonna 2015 kaikkiaan 3 553 henkilöä. Sama henkilö voi tilastointijakson aikana käyttää eri kulkumuotoja, joten oheisen taulukon yhteensä -rivin summa on hieman suurempi kuin koulumatkatukea saaneiden henkilöiden määrä.

Yleisin toisen asteen opiskelijoiden kulkumuoto Keski-Uudellamaalla on "Matkahuolto" eli linja-auto jossa käytetään Matkahuollon lipputuotetta. Kaikkiaan Matkahuollon lipputuotteilla matkustaville suunnittelualueen II-asteen opiskelijoille maksettiin koulumatkatukea noin 972 000 € vuonna 2015. Erityisen paljon linja-autoa käyttävät nurmijärveläiset opiskelijat. Juna on opiskelijoiden yleisin kulkumuoto Järvenpäässä ja Hyvinkäällä.

Taulukko 4 Kelan maksamaa koulumatkatukea saaneiden määrä kulkumuodoittain vuonna 2015.

Kunta	Kulkutapa/opiskelijoiden lukumäärä				
	Matkahuolto	Muu joukkoliikenne	Juna	Itse järjestetty	Useita kulkutapoja
Hyvinkää	103	30	293	179	5
Järvenpää	64	41	397	122	
Mäntsälä	275	21	201	272	8
Nurmijärvi	855	166	26	270	7
Pornainen	199	5	12	78	
Tuusula	331	60	123	188	
<b>Yhteensä</b>	<b>1827</b>	<b>323</b>	<b>1052</b>	<b>1109</b>	<b>20</b>



## 4. Kuntien kuljetukset

### Hyvinkää

Paikallisliikenne on luonnollisesti Hyvinkään merkittävin henkilökuljetuskokonaisuus. Nykyinen käyttöoikeussopimus on voimassa vuoden 2020 loppuun saakka. Matkustajamäärä on ollut viime vuosina noin 750 000 matkaa. Hyppäys runsaasta 500 000 matkustajasta nykytasolle tapahtui ilman isoja tarjonnan muutoksia uudistamalla kalustoa ja laskemalla hieman lippujen hintoja. Metsäkaltevan alueelle, jossa väestöpohja ei vielä riitä tavanomaiselle paikallisliikenteelle, palvelua järjestetään ns. Kutsumiinus -liikenteellä. Tässä liikenteessä käyvät kaikki paikallisliikenteen lipputuotteet. Liikenteellä on kiinteät reitit, aikataulut ja pysäkit, mutta vuorot ajetaan vain kutsusta. Kalustona 1-4 matkustajalle käytetään taksia ja vähintään viidelle matkustajalle pikkubussia. Kysynnän mukaisen palvelun järjestämisen kustannukset ovat olleet noin 35 000 € vuodessa. Kiinteästi tunnin vuorovälillä ajettuna palvelu maksaisi noin 100 000 € vuodessa.

Paikallisliikenteen kanssa maantieteellisesti suunnilleen samaa aluetta, mutta eri matkustajaryhmien tarpeet huomioiden palvellaan myös esteettömällä palveluliikenteellä. Palveluliikenteessä on menossa optiovuosi ja vuonna 2017 käynnistyy uusi sopimus. Liikennettä ajetaan kahdella palvelubussilla. Vuosi 2015 oli ennätysvuosi ja silloin toteutui noin 14 500 matkaa.

Kaupungin reuna-alueiden henkilökuljetuksia on kehitetty määrätietoisesti yhdistämällä eri toimijoiden aiemmin omina osakokonaisuuksinaan järjestämistä palveluista kokonaisuuksia. Esimerkiksi Kytäjän alueella liikennöi aiemmin:

- ELY-keskuksen ostamaa joukkoliikennettä,
- sivistystoimen ostamia suljettuja vuoroja oppilaskuljetuksiin,
- erillinen palveluliikenne yhtenä päivänä viikossa,
- teknisen toimen ostamia avoimen joukkoliikenteen vuoroja sekä
- pienkalustolla hoidettuja erilliskuljetuksia.

Uudistuksen jälkeen voidaan sekä Kytäjän koulun että alueelta keskustaan tulevien koululaisten kuljetukset hoitaa yhdellä autolla. Kalustona on matalalattiainen noin 20-paikkainen auto, joka soveltuu hyvin myös pienille teille. Tarvittavilta osin linja-auton tuottamaa palvelua täydennetään pienemmällä apuautolla Kytäjän sisällä. Eri matkustajaryhmien hyvin erilaisten tarpeiden johdosta palvelun yhdistäminen yhdeksi kokonaisuudeksi ei ole ollut täysin ongelmaton, mutta kokonaisuutena arvioiden lopputulos on ollut hyvä. Vastavalla periaatteella on järjestetty myös Ridasjärvi-Jokela-Kaukas-Palopuro -alueen kuljetuspalvelut, jossa aiemmin kolmella autolla tuotettu palvelu yhdisteltiin kahdella autolla hoidettavaksi kokonaisuudeksi.

Hyvinkään monipuolinen ja innovatiivisesti toteutettu henkilökuljetusten muodostama kokonaisuus perustuu riittäviin henkilöresursseihin. Kunnassa on kokopäiväisesti henkilökuljetuksien kehittämiseen, hankintaan ja ylläpitoon keskittyvä kuljetussuunnittelija. Seuraavana kehityskohteena Hyvinkään henkilökuljetuksissa on pienemmällä kalustolla hoidettavat koulukuljetukset. Nämä ovat menossa kilpailuun ja tavoitteena on suunnitella kuljetukset niin, että osa kilpailutettavasta kalustosta voidaan työllistää kokopäiväisesti. Osalle myös tästä kalustosta rakennetaan kokopäiväisesti ajoa, jolloin ne tullaan hankkimaan todennäköisesti päivähinnalla.

Kustannuksiltaan suurimpia henkilökuljetuskokonaisuuksia Hyvinkäällä ovat vammaispalvelulain mukaiset matkat (0,86 M€), paikallisliikenne ja muu ostettu linja-autoliikenne (0,73 M€) sekä koululaisten taksikuljetukset (0,42 M€).



Kuva 9 Henkilökuljetusten kustannusten kehittyminen Hyvinkäällä vuosina 2013–2015.

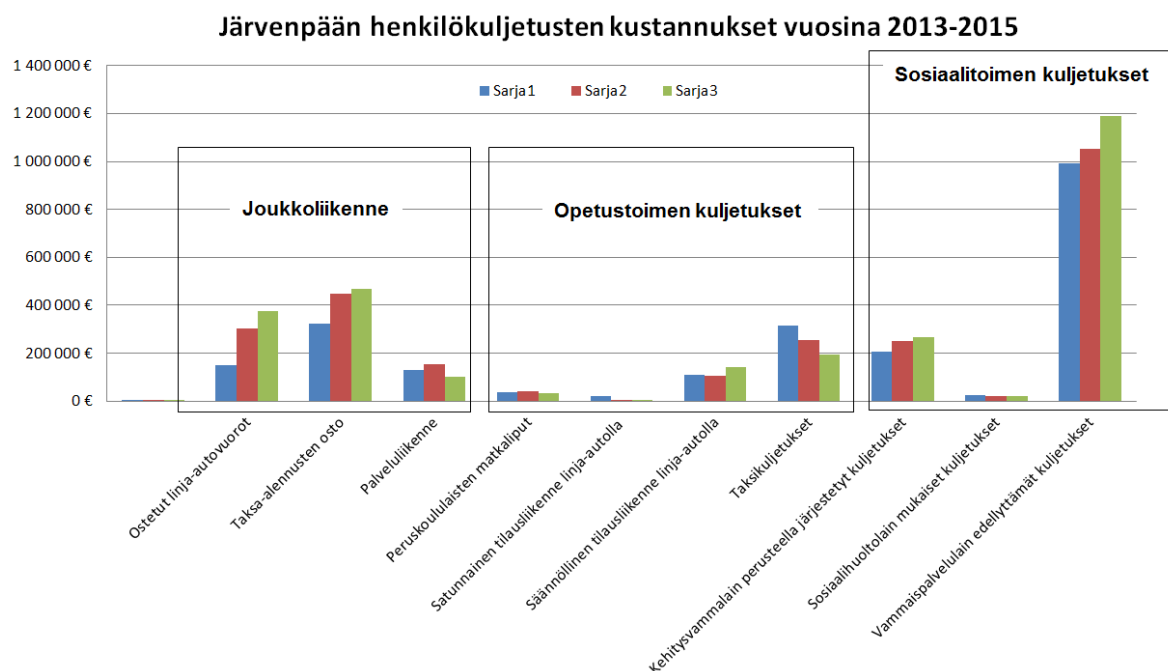
## Järvenpää

Myös Järvenpäässä paikallisliikenne on keskeisin kaupungin ylläpitämä henkilökuljetuspalvelu. Liikennöinti perustuu bruttomalliseen sopimukseen, joka on voimassa vuoden 2016 loppuun saakka. Paikallisliikenteen kaksi keskeisintä matkustajaryhmää ovat koululaiset ja liittyntämatkustajat junille. Paikallisliikenteen lisäksi Järvenpäässä järjestetään vapaasti kutsuohjautuvaa palveluliikennettä. Näiden kaikille avoimien liikenteiden vuosihinta on noin 780 000 €. Asiakastuloja kertyy runsaat 300 000 €, joten nettohinnaksi muodostuu noin 480 000 €. Paikallisliikenne ulottuu Halkiassa hieman Pornaisten puolelle, tarjoten alueen lukiolaisille yhteyden Järvenpäähän. Lisäksi paikallisliikenteen kalustolla hoidetaan tiettyjä muuta alueen joukkoliikennetarjontaa täydentäviä vuoroja Tuusulan Kellokosken ja Mäntsälän Hyökännummen suunnalta Järvenpään rautatieasemalle. Paikallisliikenteen tarjontaa olisi tarpeen lisätä, jotta molempia suuria matkustajaryhmiä voidaan palvella hyvin. Tarjonnan lisäämisen keinona voisi olla ainakin osittain Mäntsälästä/Kellokoskelta tulevan seudullisen liikenteen hyödyntäminen.

Kaikille avoimen joukkoliikenteen lisäksi Järvenpää ostaa lähinnä pikkubussikalustolla tuotettavia oppilaskuljetuksia sekä kaupungin sisäisiin kuljetuksiin että Järvenpäästä Nikkilään suuntautuviin ruotsinkielisten oppilaiden kuljetuksiin. Pitkä kuljetusmatka ei mahdollista pitkiä kuljetuksen odotusaikoja, mutta Nikkilän ja Järvenpään välisissä kuljetuksissa voitaisiin hyödyntää nykyistä enemmän yhteysvälin linja-autoliikennettä, jos aikataulut kohtaisivat paremmin kuljetusoppilaiden tarpeet. Kaupungin sisäiset oppilaskuljetukset ovat suurelta osin erityisopetuksen oppilaiden kuljetuksia, mutta mukana on myös kuljetuksia jotka voitaisiin tarkemmalla suunnittelulla ja yhden auton lisäämisellä siirtää paikallisliikenteellä hoidettaviksi. Paikallisliikenteeseen on tulossa muutostarpeita myös sosiaali- ja terveyskeskuksen siirtyessä Vanhan-

kylänniemestä uusiin tiloihin vuoden 2017 alussa. Paikallisliikenteen uudistaminen ja mahdollinen tarjonnan laajentaminen ovat Järvenpäässä tällä hetkellä keskeisin henkilökuljetusten kehittämiskohde.

Kuvassa 10 on esitetty Järvenpään henkilökuljetusten kustannusten kehittymistä viimeisten kolmen vuoden aikana. Suurin menoerä ovat vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset (1,19 M€). Opetustoimessa eniten kustannuksia aiheuttaa taksikuljetuksista (0,2 M€). Avoimessa joukkoliikenteessä eniten rahoitusta kohdistuu lipunhintojen alentamiseen (0,47 M€). Tästä suurin osa Järvenpäässä kohdistuu HSL-alueen lipujen subventoimiseen.



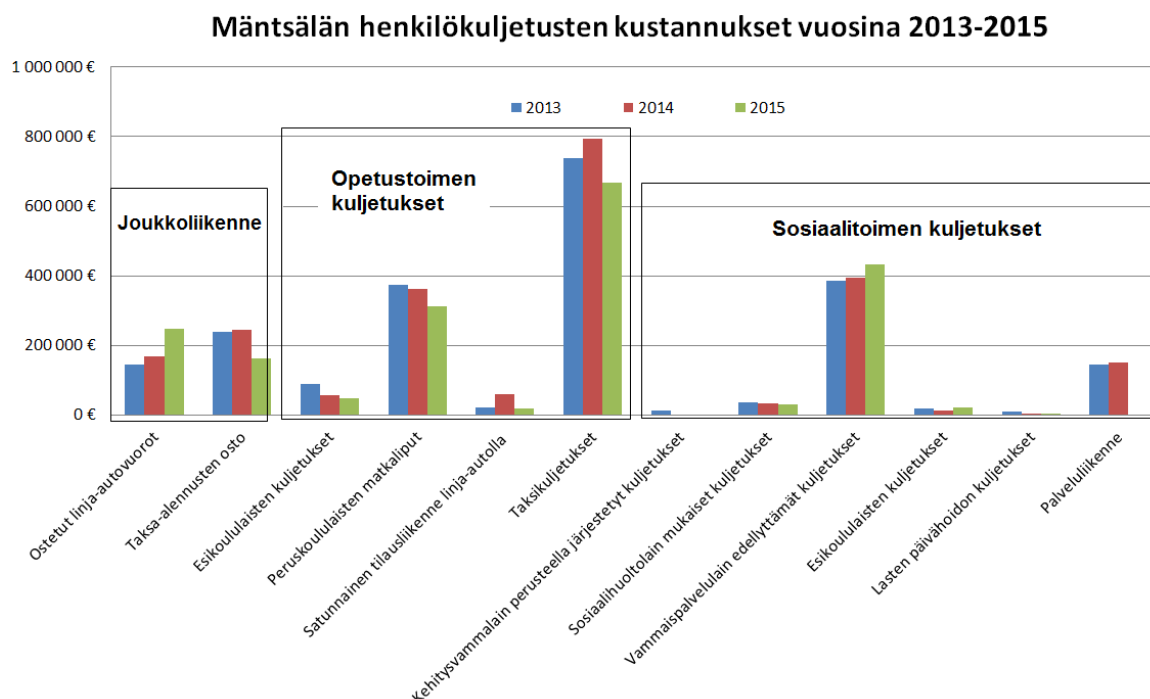
Kuva 10 Henkilökuljetusten kustannusten kehittyminen Järvenpäässä vuosina 2013–2015.

## Mäntsälä

Mäntsälä tukeutuu oppilaskuljetuksissaan mahdollisuuksien mukaan kuntarajan ylittävään seudulliseen linja-autoliikenteeseen. Seudullisen liikenteen vähentymisen myötä sitä täydentävien kunnan omien ostojen tarve kuitenkin lisääntyy jatkuvasti. Osa Mäntsälän ostamista liikenteistä on suoraan kytköksissä ELY-keskuksen sopimusliikenteiden autokiertoihin. Kaikkiaan kuljetettavia peruskoululaisia on noin 800 oppilasta. Näistä lähes 70 % käyttää matkoillaan joko seudullista tai kunnan ostamaa kaikille avointa linja-autoliikennettä. Huomattavan korkea linja-autoa käyttävien osuus on mahdollistettu laatimalla lukujärjestykset siten, että yläkoululaisten koulun alkamis- ja päättymisaika on aina sama. Toisaalta tästä aiheutuu lisäautojen tarvetta tiesuunnille, joissa on eniten kuljetettavia oppilaita.

Seudullisen linja-autoliikenteen jatkuva vähentyminen on luonut tarpeen järjestää Mäntsälään kunnan sisäistä palveluliikennettä. Suunnitteluasteella olevaan liikenteeseen olisi tarkoitus yhdistellä syöttöliikennettä linja-autovuoroihin, koulukuljetuksia ja asiointiliikennettä. Palveluliikenteelle on tunnistettu olevan tarvetta sekä kunnan haja-asutusaleilta keskustaajamaan että keskustaajaman sisäisessä liikkumisessa. Kuntalaisten tarpeisiin sopivan palveluliikenteen toimintamallin löytäminen ja liikennöintikokeilun käynnistäminen on keskeinen lähitulevaisuuden kehityskohde Mäntsälässä.

Vaikka Mäntsälässä suurin osa peruskoululaisista tekee päivittäiset koulumatkansa linja-autolla, ovat koululaisten taksikuljetukset kunnan suurin henkilökuljetusten menoerä (0,67 M€). Vammaispalvelulain mukaiset matkat ovat toiseksi suurin henkilökuljetusten menoerä (0,43 M€). Joukkoliikenteessä eniten rahoitusta on käytetty linja-autovuorojen ostamiseen (0,25 M€)



Kuva 11 Henkilökuljetusten kustannusten kehittyminen Mäntsälässä vuosina 2013–2015.

## Nurmijärvi

Suurin osa Nurmijärven sisäistä liikkumista palvelevasta joukkoliikenteestä sisältyy ELY-keskuksen toimivaltaan kuuluvaan alueellisen käyttöoikeussopimukseen. Alueellisen käyttöoikeussopimuksen kilpailuttamisessa palvelutasomäärityksellä on tavanomaisempia sopimusmuotoja suurempi merkitys, koska tarjoajat suunnittelevat tarjoamansa liikenteen määritellyn palvelutason mukaiseksi. Liikennekokonaisuuden arvonnäkökulmasta vuosikustannukset ovat runsaat 3,7 M€. Nurmijärven kunta maksaa käyttöoikeuskorvauksista noin 90 % ja Uudenmaan ELY-keskus loput. Palvelua tuotetaan noin 40 linja-autolla ja matkoja tehdään noin miljoona vuodessa.

Käyttöoikeussopimukseen sisältyvää liikennettä hyödynnetään aktiivisesti Nurmijärven koulukuljetuksissa ja liikennettä käyttääkin päivittäin noin 1 000 oppilasta. Osa näistä matkoista tehdään käyttöoikeuskokonaisuuteen sisältyvällä Kivenkyydillä, joka on arkisin 3-4 autolla ajettava palvelu- ja liityntäliikennekokonaisuus. Koulukuljetuksiin tarvitaan myös paljon käyttöoikeussopimusliikennettä täydentäviä ostovuoroja, joiden käyttöä on tehostettu porrastamalla koulujen alkamisaikoja. Täydentävissä ostoissa kalustona on paljon pikkubusseja johtuen tieverkosta, kotinoutotarpeesta ym. ison kaluston käytön estävistä tekijöistä. Pikkubusseilla kuljetettavia on noin 460 oppilasta. Kyydissä matkustaa myös päiväkeskus- ja työkeskusväkeä, mutta liikenteet eivät ole kaikille avoimia, koska niihin ei mahdu muita matkustajia, autoissa ei ole rahastuslaitteita ja kouluilla on paljon poikkeuspäiviä. Takseja ei käytetä lainkaan Nurmijärven koulukuljetuksissa. Osa koulukuljetuksista on toteutettu vaihdollisina yhteyksinä, jolloin pienemmällä kalustolla tuodaan oppilaita ison bussin reitin varrelle.

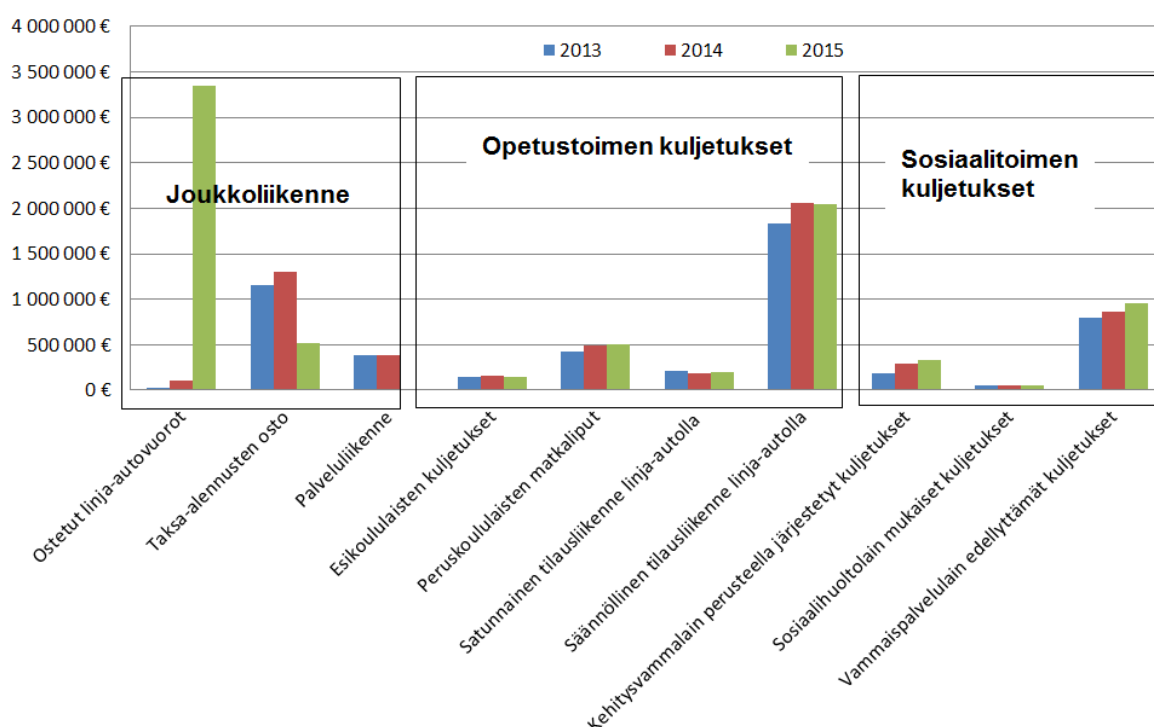
Joukkoliikenteen tehokas hyödyntäminen Nurmijärven oppilaskuljetuksissa ja eri hallinnonalojen kuljetettavien yhdisteleminen samoihin ajoneuvoihin perustuu kuljetusten suunnittelusta vastaavan kuljetus-

suunnittelijan pitkäjänteiseen työhön. Seuraava kehityskohde Nurmijärven henkilökuljetusten suunnittelussa on suunnitteluohjelmiston hankkiminen. Tällä tavoitellaan suunnittelun helpottumisen ja tehostumisen lisäksi myös tietojen saattamista muotoon, jossa ne ovat siirrettävissä nykyistä sujuvammin henkilöiden välillä.

Nurmijärvellä on joukkoliikenteen alueellisen käyttöoikeussopimuksen käyttöönoton myötä suurimmaksi henkilökuljetusten menoeräksi noussut linja-autovuorojen ostaminen, eli kunnan osuus käyttöoikeuskorvauksesta (3,4 M€). Koululaisten kuljetuksiin ostettu linja-autoliikenne on toiseksi suurin kustannuserä (1,8 M€). Sosiaalitoimen kuljetuskustannuksista suurin on vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset (0,95 M€).

Poikkeuksellisen suuri muutos Nurmijärven joukkoliikennerahoituksessa vuodesta 2014 vuoteen 2015 aiheutui siirtymäajan liikennöintisopimuksen päättymisestä ja sitä korvaavan liikenteen järjestämisestä uudella tavalla. Aiemmin lipunhintojen alentamiseen kohdistettu rahoitus kohdistuu nyt suurimmalta osin suoraan uuden sopimusliikenteen ostamiseen. Myös erillinen palveluliikenteen rahoitus ja osa sivistystoimialan erikseen ostamien liikenteiden kustannuksista ovat siirtyneet osaksi sopimusliikenteen ostokorvausta.

### Nurmijärven henkilökuljetusten kustannukset vuosina 2013-2015

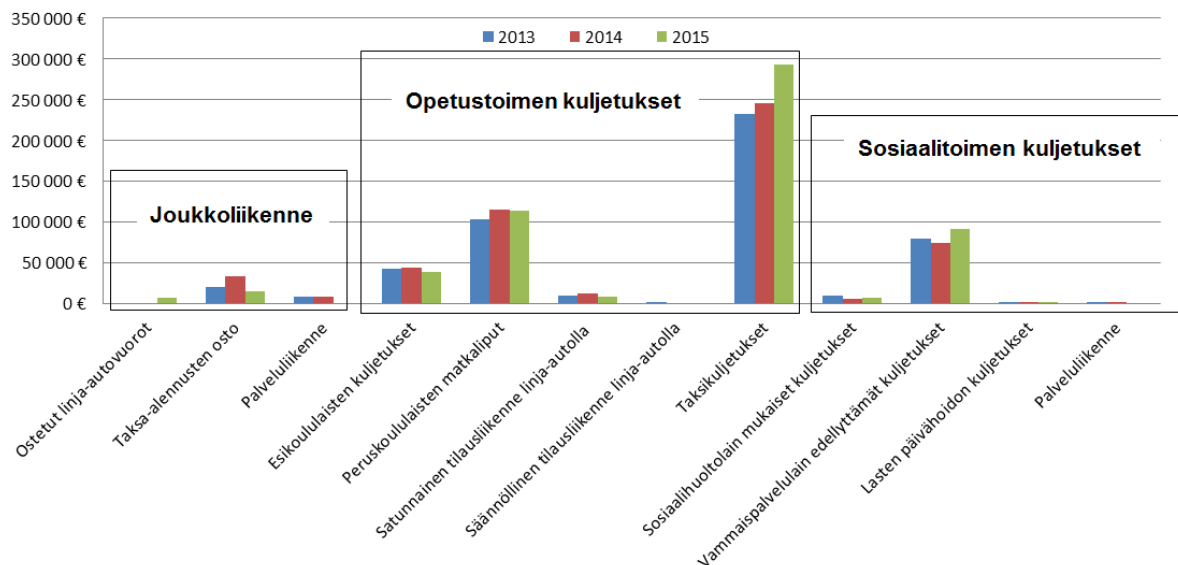


Kuva 12 Henkilökuljetusten kustannusten kehittyminen Nurmijärvellä vuosina 2013–2015.

## Pornaainen

Pornaisten kunnan järjestämiä kuljetuksia on käsitelty tarkemmin Itä-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasoa koskevassa raportissa. Peruskoululaisten taksikuljetukset (293 000 €) ovat kustannusten näkökulmasta merkittävin henkilökuljetuskokonaisuus kunnassa. Avoimen joukkoliikenteen hyödyntämistä koulukuljetuksissa on tehostettu aikataulujen suunnittelulla yhteistyössä kunnan koulutoimen, liikennöitsijöiden ja ELY-keskuksen kanssa. Kunta on aiemmin hankkinut asiointiliikennettä kerran viikossa, mutta se on taloudellisista syistä jouduttu lakkauttamaan. Joukkoliikenteessä eniten rahoitusta kohdistuu taksa-alennusten ostoon (14 900 €). Sosiaalitoimen henkilökuljetuksista vammaispalvelulain mukaisiin matkoihin tarvitaan rahoitusta noin 91 000 €.

## Pornaisten henkilökuljetusten kustannukset vuosina 2013-2015



Kuva 13 Henkilökuljetusten kustannusten kehittyminen Pornaisissa vuosina 2013–2015.

## Tuusula

Tuusula ostaa seudullista linja-autoliikennettä täydentävää avointa paikallista joukkoliikennettä alueelleen ja hieman myös naapurikuntien puolelle useille eri linjoille. Liikenneostoilla tarjotaan arkipäivisin koulumatkayhteyksiä sekä työmatka- ja asiointiliikenteen paikallisia yhteyksiä. Ostettu liikenne keskittyy Hyrylän ympäristöön, jossa ostovuoroja ajetaan Rusutjärvi-Rannikonmäki -suuntaan, Lahelan-Myllykylän suuntaan, Järvenpään suuntaan Tuusulanjärven länsipuolella sekä Korson suuntaan. Keski-Tuusulaan on toistaiseksi ostettu yhtä koulumatkaliikenteen kannalta tarpeellista siirtymäajan sopimusliikennettä täydentävää vuoroa.

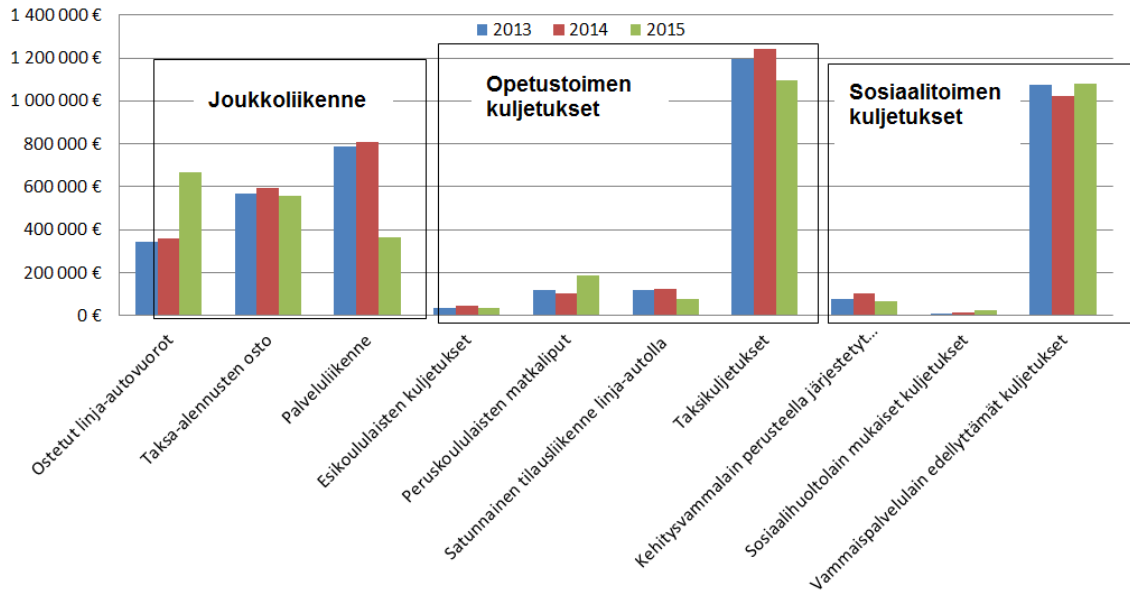
Edellä lueteltujen kiinteällä reitillä ajettavien linjojen lisäksi Tuusula ostaa kutsuohjautuvaa Sampo-palveluliikennettä koko kunnan alueelle. Palveluliikennettä tuotetaan kolmella autolla. Palveluliikenteelle olisi paikallisesti tarvetta nykyistä enemmän erityisesti ruuhkatunteina. Nykyinen kalustomäärä ei riitä hyvin kattamaan koko kunnan kysyntää. Nykykonseptin mukaisella kutsuohjatulla liikennöinnillä voidaan periaatteessa tarjota palvelu laajalle alueelle, mutta käytännössä vain kohtuullisen pienelle matkustajajoukolle. Sampo-palveluliikenteen kalustolla hoidetaan myös tiettyjä kunnan sosiaali- ja terveystoimen säännöllisiä ryhmäkuljetuksia. Näiden kuljetusten tarve on kasvamassa lähivuosina ja toteutukseen liittyy tarve suunnitella kuljetuskapasiteetin lisäystä.

Edellä mainituista Tuusulan ostamista paikallisista liikenteistä suurin matkustajaryhmä ovat koululaiset. Näiden lisäksi Tuusulan peruskouluissa tarvitaan kunnan kasvatus- ja sivistystoimen tilaamia taksikuljetuksia. Usein taksikuljetuksen tarpeeseen on syynä kulkuväylän osalta vaaralliseksi luokiteltu koulumatka.

Nuppulinnan ja Purolan juna-asemien sulkeutuminen keväällä 2016 käynnisti kunnassa reittiliikennekokeilun, jota on sittemmin uudelleensuunniteltu ja laajennettu sulkeutuneiden juna-asemien alueelta Järvenpään ja Kellokosken suuntiin. Pikkubussikalustolla ajettavalla reittiliikenteellä on tarkoitus jatkossa hoitaa suljettujen juna-asemien vaikutusalueen liityntäliikennettä Järvenpään rautatieasemalle sekä paikallisia koululaisten kuljetustarpeita Kellokosken länsipuolella. Liikenteen uusi kehitysversio on aloitettu syyslukukauden 2016 alusta lukuvuoden mittaisella liikennöintijaksolla. Yksi keskeinen Tuusulan henkilökuljetusten lähivuosien kehittämiskohde onkin pienkalustolla hoidettavien joukkoliikenteiden ja muiden henkilökuljetusten yhteensovittaminen. Tämän toteuttamista helpottaisi, jos kunnassa olisi kokonaisvaltaisesti eri hallinnonalojen kuljetuksiin keskittyvä kuljetussuunnittelija. Maantieteestä johtuen kuljetussuunnittelija voisi olla jopa yhteinen Järvenpään kaupungin kanssa.

Tuusulassa henkilökuljetusten rahoitusta kohdistuu eniten peruskoululaisten taksikuljetuksiin (1,1 M€). Toiseksi suurin menoerä ovat samaa suuruusluokkaa olevat vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset (1,1 M€). Aiempina vuosina avoimen joukkoliikenteen suurin menoerä on ollut palveluliikenne, mutta nopeasti realisoituneiden linja-autoliikenteen ostotarpeiden (0,67M€) lisääntymisen myötä palveluliikenteen rahoitusta on jouduttu supistamaan.

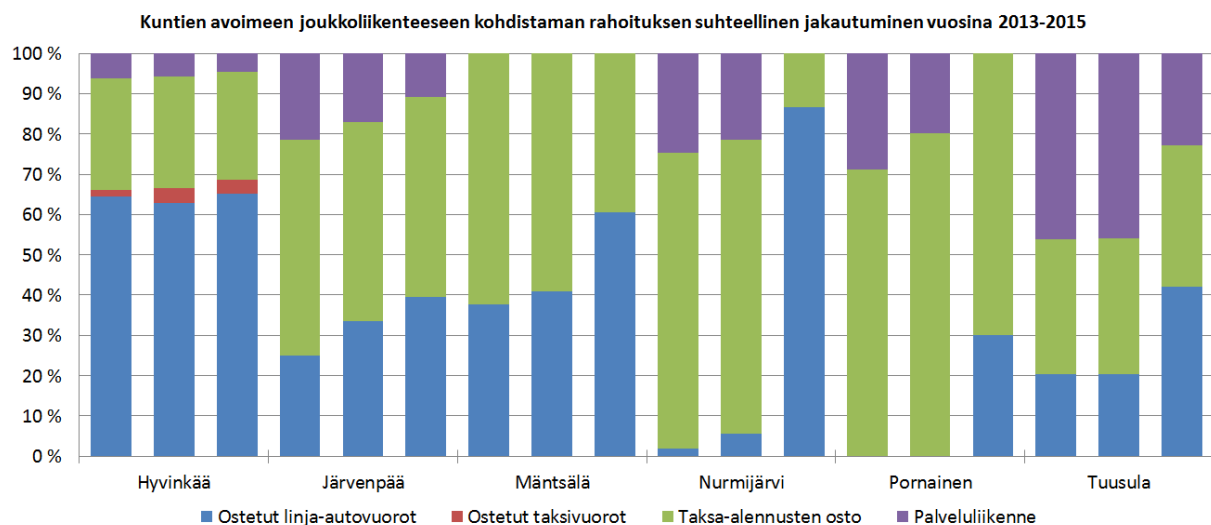
### Tuusulan henkilökuljetusten kustannukset vuosina 2013-2015



Kuva 14 Henkilökuljetusten kustannusten kehittyminen Tuusulassa vuosina 2013–2015.

## Kuntien avoimen joukkoliikenteen kustannukset

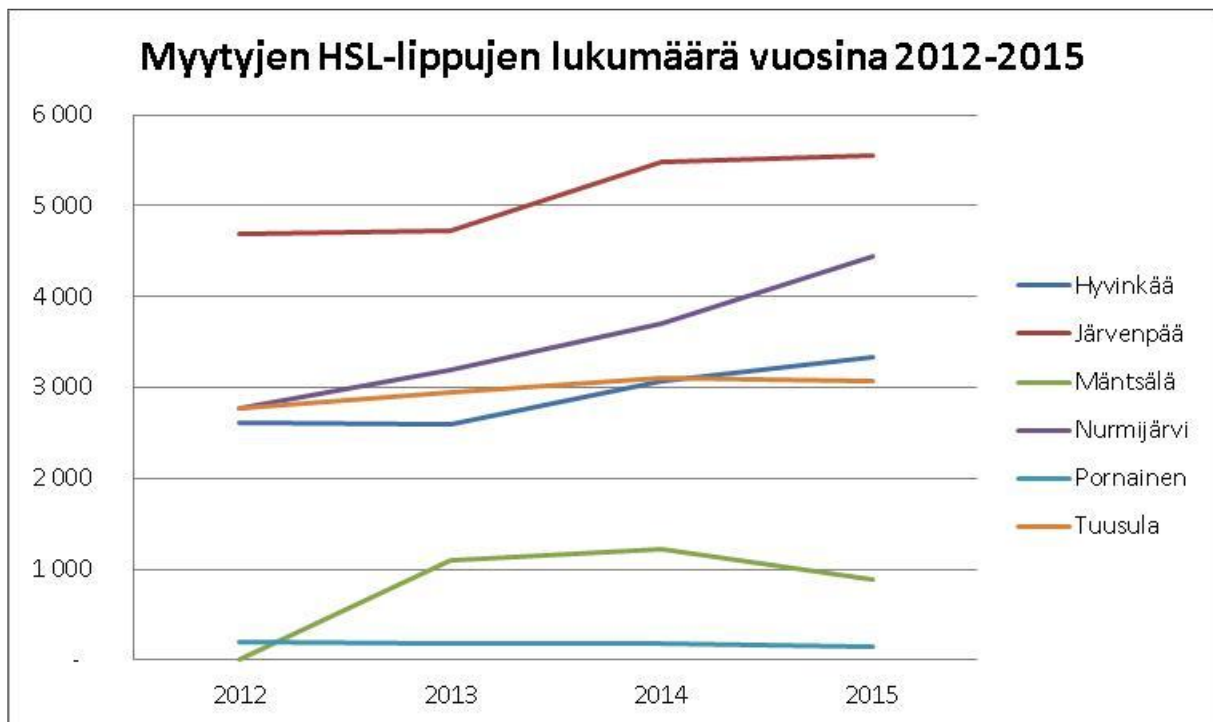
Oheisissa kuvissa on esitetty suunnittelualueen joukkoliikenteen ja erillistarkasteluna HSL-lippujen kustannusten kehittymistä viime vuosina. Erityisesti HSL-lippujen kuntaosuus on kasvanut viime vuosina voimakkaasti. Koska kunnat ovat hyvin erikokoisia, ja joukkoliikenteeseen kohdistetun rahoituksen laajuus vaihtelee suuresti Nurmijärven 3,86 M€:sta Pornaisten 21 300 euroon, on rahoituksen kohdistuminen kuvattu prosentiosuuksina. Tämä tuo hyvin esiin miten eri tavalla avoimeen joukkoliikenteeseen kohdistettu rahoitus jakaantuu eri kunnissa.



Kuva 15 Avoimen joukkoliikenteen rahoituksen suhteellinen kohdistuminen Keski-Uudenmaan kunnissa vuosina 2013–2015.

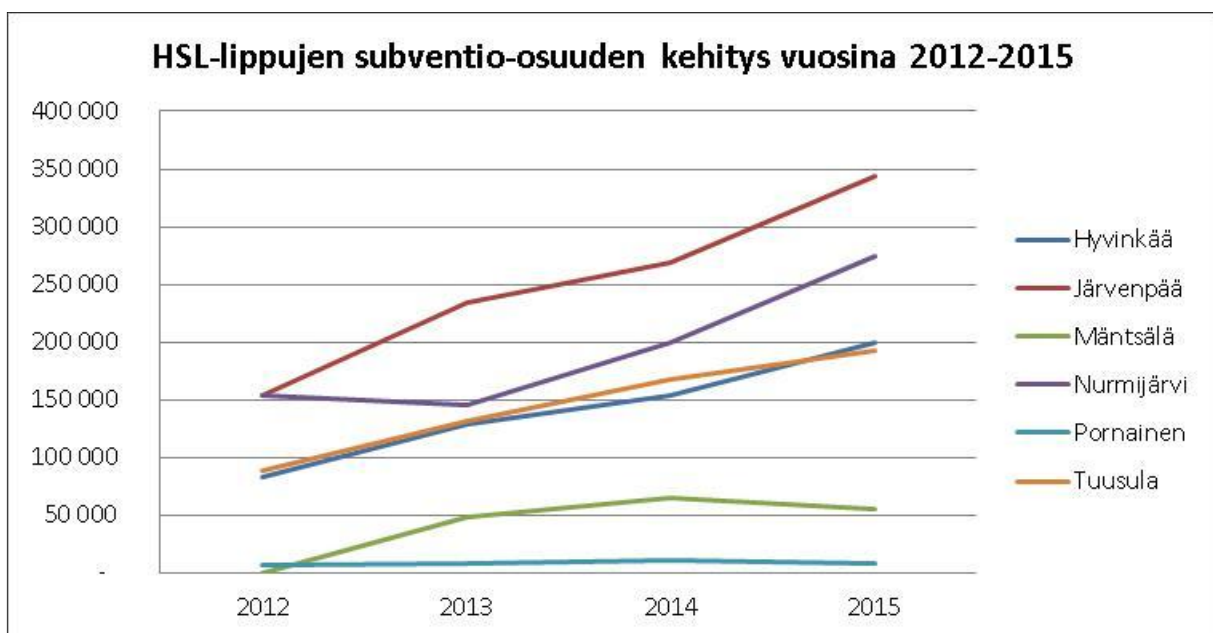


Suunnittelualueen kunnissa asuville henkilöille myytyjen HSL-lippujen määrä on osassa kunnista kasvanut erittäin voimakkaasti viime vuosien aikana. Eniten lippuja myytiin vuonna 2015 Järvenpäässä (5 549 kpl) ja Nurmijärvellä (4 450 kpl). Voimakasta kasvua on ollut myös Hyvinkäällä, jossa myytyjen lippujen määrä on kasvanut noin 10 % vuodessa.



Kuva 16 HSL-lippujen myynnin kehittyminen suunnittelualueen kunnissa vuosina 2012–2015.

Lippujen subventioimiseen tarvittavan rahoituksen määrä on kasvanut vielä nopeammin kuin myytyjen lippujen määrä. Esimerkiksi Hyvinkäällä kustannukset ovat kasvaneet vuodesta 2012 vuoteen 2015 noin 2,4-kertaisiksi. Myös Järvenpäässä ja Tuusulassa kustannukset ovat yli kaksinkertaistuneet.



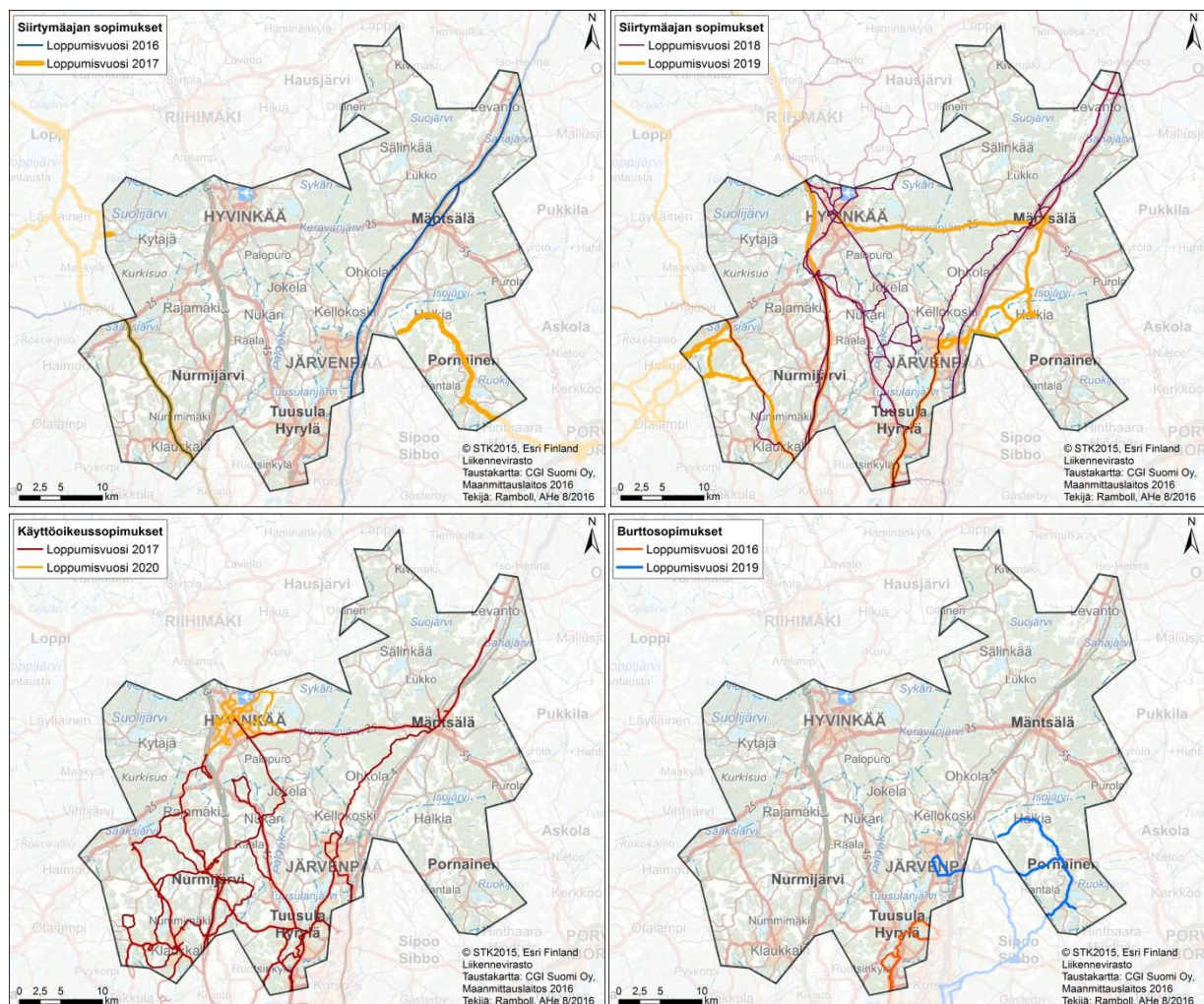
Kuva 17 HSL-lippujen subventioimiseen käytetyn rahoituksen kehittyminen suunnittelualueen kunnissa vuosina 2012–2015.



## 5. ELY-keskuksen hallinnoima liikenne

Uudenmaan ELY-keskus huolehtii alueensa toimivaltaisena viranomaisena joukkoliikennepalveluiden saatavuudesta ja luo edellytyksiä joukkoliikenteen toimivuudelle ja sujuvuudelle. Toimivaltainen viranomainen määrittelee joukkoliikenteen palvelutason toimivalta-alueellaan yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. ELY-keskuksen toimivallassa oleva liikenne perustuu joukkoliikennelain mukaisiin liikenteen järjestämistapoihin. Lisäksi ELY-keskus voi myöntää markkinaehtoiselle liikenteelle reitti- ja kutsujoukkoliikennelupia. Joukkoliikennelain siirtymäaikaan liikennettä hoidetaan myös siirtymäajan sopimuksin, jotka vastaavat vanhaa linjaliikennelupa-mallia.

Suunnittelualueella on yhteensä noin 60 Uudenmaan ELY-keskuksen hallinnoimaa voimassa olevaa sopimusta. Sopimukset sisältävät yhteensä noin 1260 vuoroa. Vuorojen suuri määrä johtuu erityisesti Nurmijärven laajasta alueellisesta käyttöoikeussopimuksesta, johon yksistään sisältyy yhteensä 595 vuoroa. Näistä runsas puolet on seudullisia vuoroja ja loput Nurmijärven sisäistä liikennettä.

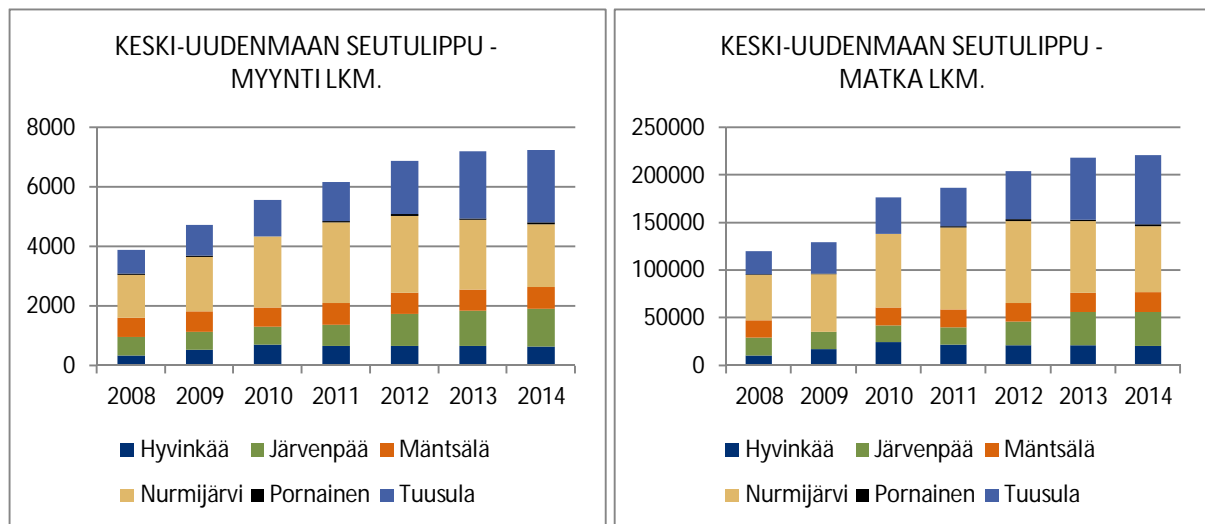


Kuva 18 Yleiskuvaus suunnittelualueella voimassaolevien siirtymäajan sopimusten sekä käyttöoikeus- ja bruttosopimusten reiteistä ja sopimusten päättymisvuosista. (mukana kaikki toimivaltaiset viranomaiset)

## Lipputuotteet

Kaikki suunnittelualueen kunnat yhdessä Sipoon kanssa muodostavat Keski-Uudenmaan seutulippualueen. Vaikka Sipoo kuuluu seutulippualueeseen, ei lippua myydä sipoolaisille eikä seutulipulla voi tehdä Sipoon sisäisiä matkoja. Suunnittelualueen kaikissa kunnissa 30 päivän seutulipun hinta on 63,00 €. Seutulipun myyntimäärä sekä lipuilla tehtyjen matkojen määrä on kasvanut vuosina 2008–2014. Viime vuosina kasvu on kuitenkin tasaantunut. Suunnittelualueen asukkailla on Keski-Uudenmaan seutulipun lisäksi käytössä myös Riihimäen, Lahden sekä Itä-Uudenmaan seutulippualueiden lippuja. Seutulippualueet menevät päällekkäin, joten monet suunnittelualueen kunnat kuuluvat useampaan seutulippualueeseen:

- **Keski-Uudenmaan seutulippualue:** Hyvinkää, Järvenpää, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Tuusula ja Sipoo
- **Riihimäen seutulippualue:** Hausjärvi, Hyvinkää, Janakkala, Loppi, Mäntsälä, Riihimäki
- **Lahden seutulippualue:** Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Iitti, Joutsa, Kärkölä, Lahti, Myrskylä, Mäntsälä, Orimattila, Padasjoki, Pukkila, Sysmä
- **Itä-Uudenmaan seutulippualue:** Askola, Loviisa, Mäntsälä, Pornainen, Porvoo, Pukkila



Kuva 19 Keski-Uudenmaan seutulipun myyntimäärät sekä lipuilla tehtyjen matkojen määrä vuosina 2008–2014 (Vallu)

Seutulippujen lisäksi alueella käytetään paljon erilaisia liityntälippuja sekä kaupunki- ja työmatkalippuja. Taulukossa 5 on esitetty liityntälippujen sekä kaupunki- ja työmatkalippujen myyntimäärät vuonna 2014. Mäntsälän sisäisen liityntälipun tietoja ei ollut saatavilla. Taulukossa 6 on tietoja eri lippujen kelpoisuudesta ja asiakashinnasta.

Taulukko 5 Liityntälippujen sekä kaupunki- ja työmatkalippujen myyntimäärät vuonna 2014 (Vallu)

2014	Hyvinkää	Järvenpää	Mäntsälä	Nurmijärvi	Pornainen	Tuusula
PKS:N LIITYNTÄLIPPU/ESPOO	73	145	27	42		18
PKS:N LIITYNTÄLIPPU/HKI	2285	4331	943	2328	195	2221
PKS:N LIITYNTÄLIPPU/VANTAA	174	453	63	179	1	224
PKS:N LIITYNTÄLIPPU/SEUTU	536	547	182	1161	23	650
JÄRVENPÄÄ VR/JÄRVENPÄÄ LIITYNTÄ		1007				
HYVINKÄÄN TYÖMATKALIPPU	1611					
JÄRVENPÄÄN KAUPUNKILIPPU		1542				
JÄRVENPÄÄN TYÖMATKALIPPU		268				
MÄNTSÄLÄN TYÖMATKALIPPU			793			
NURMIJÄRVEN TYÖMATKALIPPU				11359		
PORNAINEN TYÖMATKALIPPU					123	
TUUSULAN TYÖMATKALIPPU						6678
TUUSULAN KAUPUNKILIPPU						2213

Taulukko 6 Suunnittelualueella myytävien erityislipputuotteiden kelpoisuusalueet ja asiakashinnat.

Lipputuote	Kelpoisuusalue	Hinta (€) 1.6.2015–	Voimassa- oloaika	Kenelle myydään
Hyvinkää– Helsinki- työmatkalippu	Hyvinkää – Pääkaupunki- seutu	Määräytyy matkan pituu- den mukaan	44 matkaa, voimassa 60 vrk	Hyvinkääläisille ja HSL-kuntien asukkaille, ei kunnan tai KELA:n tukemaksi koulumatkalipuksi
Järvenpään kaupunkilippu	Järvenpää	35	30 vrk	Järvenpääläisille ja HSL-kuntien asukkaille, ei kunnan tai KELA:n tukemaksi koulumatkalipuksi
Järvenpää- liityntälippu	Järvenpää	10	30 vrk	Järvenpääläisille
Järvenpää- lippu	Järvenpää – Vantaa /Helsinki	Määräytyy matkan pituu- den mukaan	44 matkaa, voimassa 90 vrk	Järvenpääläisille ja HSL-kuntien asukkaille, ei kunnan tai KELA:n tukemaksi koulumatkalipuksi
Järvenpää– Tuusula -lippu	Järvenpään ja Tuusulan alueet	44/45	30 vrk	Järvenpääläisille, tuusulalaisille ja HSL-kuntien asukkaille, ei kunnan tai KELA:n tukemaksi koulumatkalipuksi
Keski- Uudenmaan seutulippu	Hyvinkään, Järvenpään, Mäntsälän, Nurmijärven, Pornainen ja Tuusulan seutulippualue sekä Si- poosta alkavat/päättyvät matkat	63	30 vrk	Seutulippukuntien asukkaille, ei kunnan tai KELA:n tukemaksi koulumatkalipuksi
Lahden seu- tulippu	Asikkalan, Hartolan, Heino- lan, Hollolan, Iitin, Jout- san, Kärkölän, Lahden, Myrskylän, Mäntsälän, Orimattilan, Padasjo- en, Pukkilan ja Sysmän seutulippualue.	84 (Mäntsälän hintaa)	30 vrk	Seutulippukuntien asukkaille, ei kunnan tai KELA:n tukemaksi koulumatkalipuksi
Mäntsälä- lippu	Mäntsälä – Vantaa / Helsinki	Määräytyy matkan pituu- den mukaan	44 matkaa, voimassa 60 vrk	Mäntsäläläisille ja HSL-kuntien asukkaille, ei kunnan tai KELA:n tukemaksi koulumatkalipuksi
Mäntsälän liityntälippu	Mäntsälän rautatieasema- ta muualle Mäntsälään ja päävastoan ilman vaihto- oikeutta linja-autosta toi- seen	30	44 matkaa, voimassa 60 vrk	Lippua myydään Mäntsälässä kirjoilla oleville junalipun liityn- tälipuksi.
Nurmijärvi- lippu	Nurmijärvi – Helsinki	100	30 vrk	Nurmijärveläisille ja HSL- kuntien asukkaille, ei kunnan tai KELA:n tukemaksi koulu- matkalipuksi
Nurmijärvi- lippu	Nurmijärvi – Vantaa / Espoo	70	30 vrk	
Nurmijärven Nuorisolippu	Nurmijärvi	44	30 vrk	Alle 17-vuotiaat, ei kunnan tai KELA:n tukemaksi koulumatka- lipuksi
Pornainen– Helsinki- työmatkalippu	Pornainen – Vantaa / Helsinki	Määräytyy matkan pituu- den mukaan	44 matkaa, voimassa 60 vrk	Pornaislaisille ja HSL-kuntien asukkaille, ei kunnan tai KELA:n tukemaksi koulumatkalipuksi
Riihimäen seutulippu	Hausjärven, Hyvinkään, Janakkalan, Lopen, Mäntsälän ja Riihimäen seutulippualue	Määräytyy ko- tikunnan mu- kaan	30 vrk	Seutulippukuntien asukkaille, ei kunnan tai KELA:n tukemaksi koulumatkalipuksi
Tuusulalippu, vyöhyke 1	Tuusula	35	30 vrk	Tuusulalaisille ja HSL-kuntien asukkaille, ei kunnan tai KELA:n tukemaksi koulumatkalipuksi
Tuusulalippu, vyöhyke 2	Etelä-Tuusula – Vantaa	84	30 vrk	
Tuusulalippu, vyöhyke 3	Etelä-Tuusula – Helsinki	110	30 vrk	
Tuusulalippu, vyöhyke 4	Pohjois-Tuusula – Vantaa / Helsinki	110	30 vrk	



## Vuosien 2012–2016 palvelutason toteutuminen

Nykyinen Uudenmaan ELY-keskuksen vahvistama palvelutasotavoite on voimassa vuoden 2016 loppuun saakka. Tästä poiketen Nurmijärven alueellisen käyttöoikeussopimuksen liikennöinti perustuu nykyiseen palvelutasomäärittelyyn koko nykyisen sopimuskauden, eli vuoden 2017 ja mahdollisen optiovuoden 2018 loppuun saakka.



Kuva 20 Palvelutasotavoitteet vuosille 2012–2016

Nykyisen palvelutason mukaisesti suunnittelualueella on kaksi yhteysväliä, joissa tavoitellaan vahvistamisajan kriteeristöllä kilpailutasoista palvelua. Nämä yhteysvälit ovat Klaukkala-Helsinki ja Hyrylä-Helsinki. Klaukkalassa nykyisen linja-autoliikenteen tarjonnassa on pieniä puutteita vuorovälin osalta sekä arkinen keskipäivällä, että erityisesti lauantaisin ja sunnuntaisin. Sunnuntaina myös liikennöintiäika on kilpailutason kriteereitä suppeampi. Myös Hyrylässä on Helsinkiin asti ulottuvan liikenteen osalta pieniä palvelutasopuutteita lauantain vuoroväleissä ja erityisesti sunnuntain liikennöintiäajassa ja vuoroväleissä. Aviapolikseen suuntautuva liikenne täydentää viikonlopun osalta suorissa Hyrylän ja Helsingin välisissä yhteyksissä olevat palvelutasopuutteet.

Houkuttelevan tason palvelua tavoitellaan Nurmijärven ja Helsingin sekä Järvenpään ja Hyrylän välillä. Hyrylä-Järvenpää välillä on arkiamuissa Järvenpään suuntaan pieniä puutteita liikennöintiäajan osalta. Myös lauantaisin ja sunnuntaisin tarjonta alkaa hieman tavoiteltua myöhemmin ja erityisesti sunnuntaisin

vuoroväli on houkuttelevan tason kriteereitä pidempi. Nurmijärven ja Helsingin välillä liikennöintiaika ei täytä houkuttelevan tason kriteereitä molempiin suuntiin, mutta matkustuksen pääsuuntaan – aamulla Helsinkiin ja illalla takaisin Nurmijärvelle – tarjonta on tavoitellulla tasolla. Sunnuntaisin yhteysvälin tarjonta alittaa tavoitellun palvelutason molempiin suuntiin sekä liikennöintiajan, että vuorovälien suhteen.

Keskitason mukaisen palvelutason tarjoavaa liikennettä tavoitellaan Mäntsälän ja Järvenpään, Hyrylän ja Keravan sekä Hyvinkäältä Rajamäen kautta Nurmijärvelle ja Nurmijärven päätaajamien välisessä liikenteessä. Mäntsälän ja Järvenpään välisessä liikenteessä palvelutaso ei lauantaisin ja sunnuntaisin ole tavoitteena olleella keskitasolla vuoromäärän vähäisyyden vuoksi. Arkisin tavoiteltu taso saavutetaan. Hyrylän ja Keravan välisessä liikenteessä tavoiteltu keskitaso toteutuu kaikkina viikonpäivinä lukuun ottamatta yhtä hieman ylipitkää vuoroväliä keskipäivällä. Hyvinkään ja Rajamäen välillä arkisin tarjonta loppuu hieman tavoiteltua tasoa aikaisemmin, lauantaisin liikennöintiaika on tavoitetta lyhyempi ja sunnuntailiikenne puuttuu kokonaan, joten keskitason mukainen palvelutaso ei toteudu. Nurmijärven taajamien välisessä liikenteessä tavoiteltu keskitaso toteutuu arkisin. Lauantaisin ja sunnuntaisin vuorovälit ovat tavoiteltavaa keskitasoa harvemmat mutta vastapainoksi liikennöintiaika on erityisesti illasta tavoiteltavaa tasoa kattavampi.

Peruspalvelutasoa tavoitelleilla yhteysväleillä on puutteita Mäntsälässä Sälinkään, Saaren ja Sääksjärven-Porvoon suuntiin. Halkian-Haarakajoen kautta Järvenpään ja vanhan Lahdentien tarjonnan osalta palvelutaso täyttää tavoitteena olleen peruspalvelutason. Pornaisten ja Järvenpään välillä tarjonta päättyy hieman peruspalvelutason tavoitteita aiemmin, mutta vastaa arkipäivinä muuten hyvin tavoiteltua palvelutasoa. Samoin Halkian ja Järvenpään välillä palvelutaso on hyvin lähellä tavoiteltua peruspalvelutasoa.

Hyvinkään ja Hyrylän välinen tarjonta jakaantuu Jäniksenlinnan kohdalla kahdelle eri väylälle, mutta kokonaisuutena tavoiteltu peruspalvelutaso toteutuu hyvin päätaajamien välillä. Myös Jokelasta sekä Ridajärven että Palopuron kautta Hyvinkäälle tavoiteltu peruspalvelutaso toteutuu nykytilanteessa hyvin. Jokelan ja Hyrylän välillä liikennöintiaika ei täytä peruspalvelutason vaatimuksia, mutta liikenne palvelee kohtuullisesti aamulla Hyrylään tuloa ja iltapäivällä Jokelaan palaamista. Hyrylästä Tuusulanjärven länsipuolta Järvenpään palvelutaso täyttää peruspalvelutasoisen liikenteen kriteerit. Hyrylän ja Korson sekä Myllykylän/Lahelan ja Hyrylän välinen tarjonta täyttää arkisin hyvin peruspalvelutason kriteerit. Ruotsinkylän osalta tarjonta päättyy hieman peruspalvelutason tavoitteita aiemmin. Rannikonmäki-Rusutjärvi-Hyrylä-yhteysväleillä tarjontaa on vain koulupäivinä, joten peruspalvelutaso ei aivan toteudu. Hyrylä-Nahkela-Nurmijärvi -reiteillä kouluvuoden aikainen arkitarjonta täyttää peruspalvelutason kriteerit. Kesän ajaksi tarjonta kutistuu yhteen työmatkoja palvelevaan vuoropariin. Hyvinkäältä Nopon ja Nukarin kautta Hyrylään tarjonnassa on keskipäivällä tauko, mutta peruspalvelutasolla ei ole kriteeriä vuorovälille, joten tavoitteet täyttyvät. Myös Hyvinkäältä Nopon ja Nurmijärven th:n (mt 130) kautta kohti Helsinkiä liikennöinti täyttää hyvin tavoitteeksi asetetun peruspalvelutason ympärivuotisesti.

Nurmijärvellä Nurmijärvi-Raala-Nukari-Suomies sekä Palojoki-Metsäkylän koulu yhteysväleillä tavoiteltu peruspalvelutaso toteutuu vain koulupäivinä. Klaukkalasta-Lahnuksentien suuntaan peruspalvelutaso sen sijaan toteutuu hyvin ympärivuotisesti. Klaukkala-Lepsämä-Rinnekeittiö yhteysväleillä peruspalvelutaso toteutuu, vaikka Rinnekodille saakka ulottuvien vuorojen tarjonta kutistuu hyvin niukaksi koulujen kesäloman aikana. Perttulan ja Lepsämän välillä ei ole tarjontaa, vaikka yhteysvälille on asetettu tavoitteeksi peruspalvelutaso. Röykästä Vihdin/Lopen suuntiin tavoitteena ollut peruspalvelutaso toteutuu hyvin ympärivuotisesti.

Minimitason palvelun yhteysväleiksi osoitetuista Hyvinkäältä Kytäjän kautta Lopelle tarjonta päättyy nykyisin Hyvinkään rajan tuntumaan. Mäntsälän ja Hyvinkään välillä tarjonta on toistaiseksi minimitason mukaista sekä Keravanjärven että Sälinkään kautta. Muita minimitasolle asetettuja yhteysvälejä suunnittelualueella ovat Nurmijärvellä Nummenpää-Perttula sekä Rannikonmäki-Raala-Nurmijärvi. Tuusulassa minimitason yhteysvälejä ovat Jokela-Linjamäki-Kellokoski sekä Jäniksenlinna-Nuppulinna-Jokela. Näillä yhteysväleillä talviarkien tarjonta vastaa hyvin asetettua palvelutasoa.

Yhteenvetona voidaan todeta että suunnittelualueen nykyinen linja-autoliikenteen tarjonta ja palvelutasotavoitteet kohtaavat melko hyvin. Alempien palvelutasoluokkien tarjonnassa olevat puutteet liittyvät lähinnä liikennöintiajan laajuuteen ja kesäliikenteen puuttumiseen. Keskitason ja sitä ylemmissä palvelutasoluokissa puutteita on lähinnä viikonloppuliikenteissä sekä vuoroväleissä.

## 6. Sidosryhmien kuuleminen

### Asukaskysely

Työn aikana järjestettiin internetpohjainen kysely Keski-Uudenmaan joukkoliikenteestä. Kysymykset olivat samat kuin edellisessä kyselyssä joka toteutettiin vuonna 2011. Vastausaktiivisuus oli huomattavasti vilkkaampaa kuin edellisellä kyselykerralla. Vastauksia tuli yhteensä 3 131 kappaletta, kun vuoden 2011 kyselyyn niitä tuli 889. Kyselyn tuloksia on esitetty raportin liitteessä 1. Eniten vastauksia tuli Tuusulasta ja Järvenpäästä. Valtaosa vastanneista oli työssäkäyviä tai opiskelevia naisia ja heillä oli henkilöauto käytettävissä joko henkilökohtaisesti tai yhteisesti toisen perheenjäsenen kanssa.

Kyselyyn vastanneet mainitsivat tärkeimmiksi palvelutasotekijöiksi vuorojen määrän, aikataulujen sopivuuden sekä aikataulu- ja reittitietojen saatavuuden ja selkeyden internetissä. Vuoden 2011 kyselyn tulokset olivat samansuuntaiset, sillä tärkeimmiksi palvelutasotekijöiksi valittiin tuolloin vuorojen määrä, aikataulujen sopivuus sekä liikennöinnin täsmällisyys ja luotettavuus. Suurin muutos vuosien välillä oli tapahtunut siinä, että enää liikennöinnin täsmällisyys ei ole niin tärkeää, kunhan liikenteen tarjonnasta ja mahdollisista myöhästymisistä saa helposti tietoa internetistä. Useimmissa kunnissa toivottiin linja-auto- ja junaliikenteeseen yhteisiä lippuja erillisten lippujen sijaan, jotta liikkuminen joukkoliikenteellä pääkaupunkiseudulle olisi nykyistä sujuvampaa ja edullisempaa. Moni kaipasi parempaa tiedottamista: aikataulu- ja reittitiedot tulisi olla helpommin saatavissa niin aikataulukirjoina kuin sähköisesti ja pysäkeille toivottiin informaatiotauluja, jotka näyttäisivät reaaliaikaista tietoa linja-autojen kulusta. Myös tehokkaampaa häiriötiedottamista toivottiin.

Hyvinkäällä suurin osa vapaamuotoisesta palautteesta koski paikallisliikennettä. Erityisesti ilta- ja viikonloppuyhteydet sekä linja-autojen aikataulujen yhteensovittaminen junien kanssa saivat mainintoja. Linja-autovuoroja toivottiin lisää ympäri vuorokauden.

Mäntsälässä annettiin palautetta etenkin ilta-ajan ja viikonloppujen yhteyksistä sekä junaliikenteestä. Kyselyyn vastanneet toivoivat lisää aikaisia aamuvuoroja ja viikonloppun iltavuoroja. Junaliikenteeseen toivottiin lisää ruuhka-ajan vuoroja, jotta junissa mahtuisi istumaan.

Nurmijärvellä erilaiset yhteyspuutteet saivat paljon yksittäisiä mainintoja. Muun muassa poikittaisliikennevuoroja ja Klaukkalaan suuntautuvia vuoroja toivottiin. Kyselyssä nousivat esiin myös ilta- ja viikonloppuyhteydet, joita toivottiin lisää erityisesti Rajamäen ja Hyvinkään välille.

Järvenpäässä eniten palautetta annettiin junaliikenteestä. Myös aikatauluihin liittyvä palaute koski usein junien ja linja-autojen aikataulujen yhteensovittamista. Linja-autojen ja junien aikatauluja toivottiin muokattavan sellaisiksi, että vaihtaminen kulkuvälineestä toiseen olisi sujuvaa. Vuorotyöläisille sopivia varhaisia ja myöhäisiä vuoroja sekä viikonloppuvuoroja toivottiin lisää. Järvenpään rautatieasemalle toivottiin enemmän liityntäpysäköintipaikkoja.

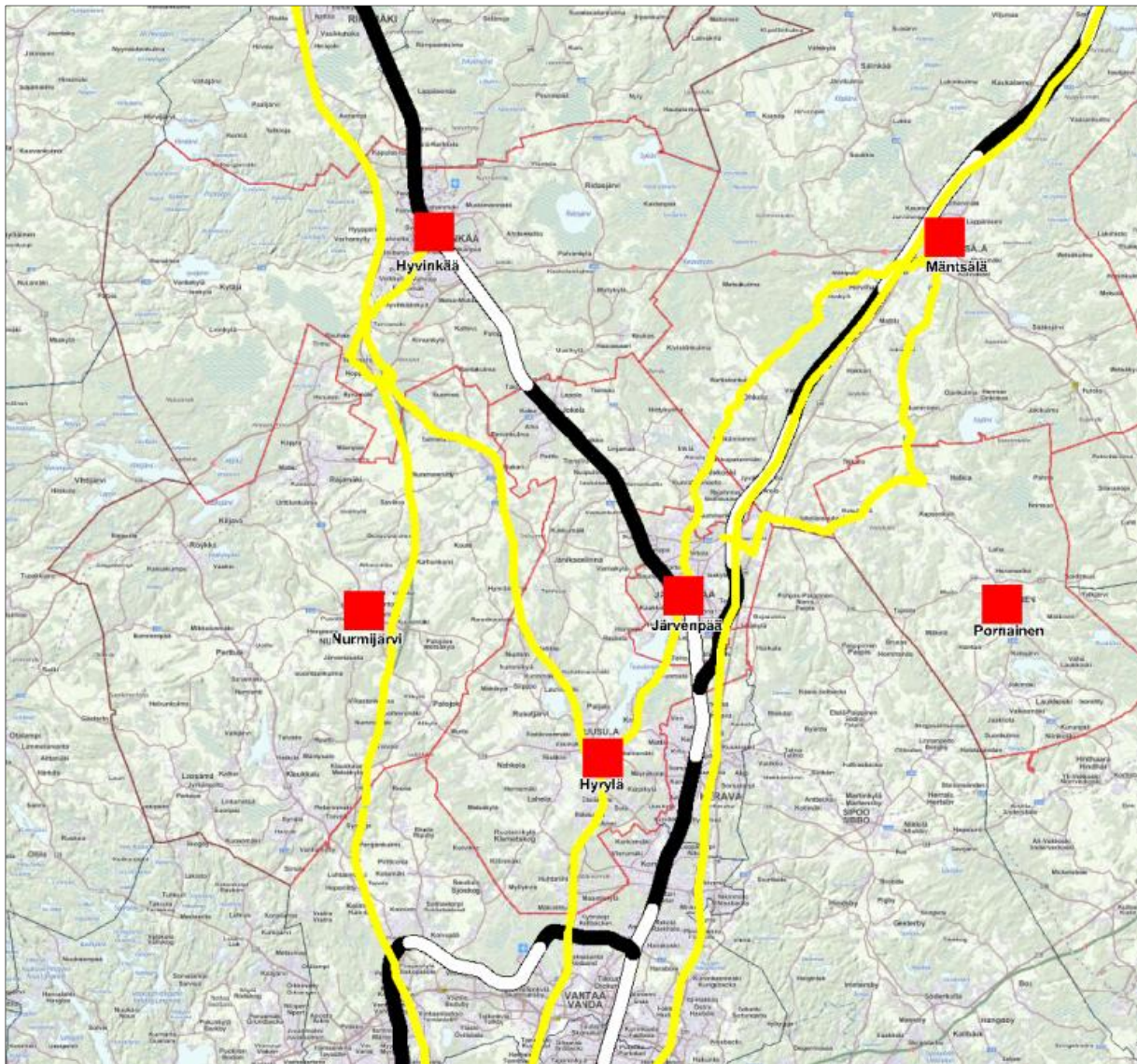
Pornaisissa suurin osa palautteesta koski linja-autovuorojen vähäisyyttä. Kyselyyn vastanneet toivoivat, että aikatauluja laadittaessa huomioitaisiin paremmin opiskelijat ja vuorotyöläiset. Ilta-aikaan ja viikonloppuihin toivottiin lisää vuoroja. Helsinkiin, Järvenpäähän, Mäntsälään ja Porvooseen halutaan enemmän vuoroja. Vaihtojen, aikataulujen ja reittien selvittäminen koetaan hankalaksi, minkä vuoksi henkilöautoon on helpompi turvautua.

Tuusulassa yksittäiset yhteyspuutteet saivat eniten mainintoja kyselyssä. Junaliikenteestä tuli paljon palautetta Purolan ja Nuppulinan lähijunaseisakkeiden lakkauttamisen vuoksi. Myös aikataulupuutteisiin, linja-autojen myöhästelyyn sekä liian vähäisiin ilta- ja viikonloppuyhteyksiin toivottiin parannusta. Asemanseuduille toivottiin enemmän liityntäpysäköintipaikkoja niin autoille kuin polkupyörille sekä kameravalvontaa pyörävarkauksien estämiseksi.



## Liikennöitsijät

Liikennöitsijöiden kanssa on käyty työn aikana keskusteluja heidän näkemyksistään pisimpään voimassa olevien siirtymäajan liikennöintisopimusten mukaisten liikenteiden jatkuvuudesta ja markkinaehtoisien liikenteen potentiaalista. Kontaktoiduilla liikennöitsijöillä oli hyvin yksimielisesti näkemys siitä että heillä on tavoitteena ajaa pisimmällekin, vuosiin 2018 ja 2019 ulottuviin siirtymäajan liikennöintisopimuksiin perustuvat liikenteet suunnilleen nyky muodossaan sopimuskausien loppuun saakka. Lisäksi he pitivät todennäköisenä, että Helsinkiin suuntautuvia liikenteitä tullaan järjestämään markkinaehtoisina reittiliikenteinä viimeistään siirtymäaikaisten päätyttyä. Myös Linja-autoliitossa pidettiin todennäköisenä, että Keski-Uudellemaalle tulee muodostumaan Porvoo-Helsinki-yhteysvälin tapaan markkinaehtoista reittiliikenteen tarjontaa mahdollisesti myös muiden, kuin alueen nykyisten liikennöitsijöiden tuottamana.



Kuva 21 Arvio yhteysväleistä, joilla palvelutaso tulee muodostumaan ainakin osittain markkinaehtoisesta linja-autoliikenteestä.

# 7. Yhteysvälikohtainen tarkastelu

## Yhteydet Hyvinkäälle

Hyvinkäälle keskeisin linja-autoliikenteen yhteysväli on Hyvinkää-Helsinki. Suurin osa yhteysvälin matkuksesta tehdään lähijunalla, mutta myös linja-autoliikenteellä on oma käyttäjäkuntansa. Yhteysväliä on tarjolla kaksi pääreittivaihtoehtoa pienin reittipoikkeuksin, eli linja 485 130-tietä Helsinkiin sekä linjat 1 ja 2 Hyrylän kautta tietä 45 Helsinkiin. Molempien yhteyksien liikennöinti perustuu siirtymäajan sopimuksiin, jotka ovat voimassa 31.5.2018 saakka. Työn aikana on kartoitettu liikennöitsijän näkemystä näiden liikenteiden tulevaisuudesta. Liikennöitsijä näkee mielekkäänä jatkaa liikenteitä siirtymäajan liikennöintisopimusten loppuun saakka ja hyvin todennäköisesti jatkaa niitä jossain muodossaan markkinaehtoisina reittiliikenteinä myös sopimuskauden päättymisen jälkeen. Palvelutasoltaan tien 130 liikennöinti on luokkaa V ja tien 45 luokkaa VI. Linjojen 1 ja 2 osalta todennäköinen skenaario on, että siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä vahvimmat osat liikenteistä muuntautuu markkinaehtoisiksi reittiliikenteiksi ja pienipiirteisemmät kouluisten kuljettamiseen liittyvät elementit erityisesti Keski-Tuusulan alueella siirtyvät kunnan hankittavaksi liikenteeksi.

Toinen hyvinkääläisille tärkeä, runsaan tarjonnan ja työmatkapendelöinnin valossa myös kysyntäpotentiaaliltaan merkittävä yhteysväli on Hyvinkää-Rajamäki-(Nurmijärvi). Tätä linjaa liikennöivä linja 45 on osa Nurmijärven alueellista käyttöoikeussopimusta, joka on voimassa vuoden 2017 loppuun saakka sekä mahdollisen optiovuoden 2018. Yhteysvälin palvelutaso on luokkaa V. Hyvinkään näkökulmasta liikenteen nykyisetkin aikataulut palvelevat hyvin, mutta nurmijärveläisten palautteiden mukaan aikataulut kaipaivat hienosäätöä, jotta työssäkäynti Hyvinkäällä sujuisi joustavammin. Liikennöinti on kytköksissä Helsingistä saakka tulevien autojen liikennöintiin, joten aikataulumuutosten tekeminen nykyisen sopimuskauden aikana ei todennäköisesti ole mahdollista kaikilta osin. Joustavimmin liikenteen aikatauluista voitaisiin tehdä juuri tämän yhteysvälin tarpeiden mukaiset, jos yhteysvälin liikenteestä tehtäisiin jatkossa oma hankintakokonaisuutensa.

Mäntsälän ja Hyvinkään välillä liikennöidään palvelutasoluokan VII mukaisella tarjonnalla osittain suoraan tietä 25 pitkin ja osittain Sälinkään tai Soukkion kautta. Hyvinkään näkökulmasta yhteysvälin tarjonta on nykyisellään riittävä, mahdollistaen työssäkäynnin Hyvinkäältä Mäntsälässä. Yhteysvälin liikennöinti perustuu iltapäivien osalta vasta kilpailutettuun käyttöoikeussopimukseen, joka on voimassa 3.6.2017 saakka. Lisäksi sopimusta voidaan jatkaa yhdellä optiovuodella. Aamuvuoron liikennöinti perustuu 31.5.2019 saakka voimassa olevaan siirtymäajan liikennöintisopimukseen. Mäntsälän näkökulmasta yhteyksiä Hyvinkäälle voisi olla enemmän, koska mäntsäläläiset käyttävät Hyvinkään sairaalan palveluita.

Yhteydet Hyvinkäältä Riihimäen ja Hausjärven suuntiin on käsitelty Riihimäen seudun palvelutasotyön yhteydessä.

## Yhteydet Järvenpäähän

Järvenpäälle keskeisin linja-autoliikenteen käytävä on Mäntsälä-Järvenpää-Hyrylä-Helsinki. Runsainta, palvelutasoltaan luokkaa IV, tarjonta on tässä käytävässä Järvenpää-Hyrylä-Helsinki yhteysväliä. Palvelua tuotetaan linjoilla 665 ja 5. Linjan 5 liikennöinti perustuu 31.5.2019 saakka voimassa olevaan siirtymäajan liikennöintisopimukseen. Linjaa 665 ajetaan osittain vasta kilpailutetulla käyttöoikeussopimuksella, joka on voimassa 4.6.2017 saakka, lisäksi sopimusta voidaan jatkaa yhdellä optiovuodella. Osittain linjan 665 liikennöinti perustuu 1.6.2018 saakka voimassa olevaan siirtymäajan liikennöintisopimukseen. Työn aikana on kartoitettu molempien liikennöitsijöiden näkemystä edellä mainittujen siirtymäajan liikennöintisopimuksiin perustuvien liikenteiden tulevaisuudesta. Molemmat liikennöitsijät näkevät mielekkäänä jatkaa liikenteitä



siirtymäajan liikennöintisopimusten loppuun saakka ja hyvin todennäköisesti jatkavat niitä jossain muodossaan markkinaehtoisina reittiliikenteinä myös sopimuskauden päättymisen jälkeen.

Helsingin suunnan liikenteistä linja 5 jatkaa Järvenpäästä Haarajoen kautta Mäntsälään. Linjan 665 siirtymäajan liikennöintisopimukseen sisältyvä tarjonta sekä osa käyttöoikeussopimukseen sisältyvistä vuoroista jatkavat puolestaan Kellokosken ja Hirvihaaran kautta Mäntsälään. Kellokosken kautta ajettavan liikenteen palvelutaso on lauantailiikenteen vähäisyyttä ja muutamia arkipäivien ylipitkiä vuorovälejä lukuun ottamatta luokaltaan V. Haarajoen kautta ajettavan liikenteen palvelutaso on VI.

Nikkilän suunnan liikenne on Järvenpäälle tärkeää erityisesti ruotsinkielisen perusopetuksen kuljetusten takia. Näitä tarpeita palvelevat Uudenmaan ELY-keskuksen ja HSL:n yhteistyönä hankkimat linjat 986 ja 987. Palvelutasoltaan yhteysvälin tarjonta sijoittuu Järvenpään osalta luokkaan VII. Liikennöinnin sopimus on voimassa 11.8.2019 saakka. Lisäksi samaan sopimuskokonaisuuteen sisältyvä linja 786 ajaa Järvenpäähän saakka yhden vuoron suuntaansa.

## Yhteydet Mäntsälään

Järvenpään ja Helsingin suuntien liikennetarjontaa käsiteltiin tarkemmin Järvenpään kohdalla. Mäntsälän ja Järvenpään välille Kellokosken kautta kulkeva linja 665 tarjoaa pieniä puutteita lukuun ottamatta luokkaan V sijoittuvan palvelutason. Haarajoen kautta kulkeva linja puolestaan tarjoaa luokan VI mukaisen palvelutason. Kellokosken kautta ajettavan liikenteen aikatauluihin tarvittaneen hienosäätöä Etelä-Mäntsälän yläkouluisten siirtyessä 2017 Kellokoskelle kouluun. Nykyinen siirtymäajan liikennöintisopimuksella yhteysvälin palvelua tuottava liikennöitsijä on ilmaissut työn aikana halukkuutensa neuvotella tätä palvelevista aikataulumuutoksista. Järvenpäästä palvelevien yhteyksien lisäksi Helsingin suuntaan Mäntsälää palvelevat Helsinki-Mäntsälä-(Orimattila)- vuorot joita liikennöidään linjana 8. Osa näistä vuoroista ajetaan Koskelan ja Mäntsälän välillä moottoritietä pitkin. Moottoritievuorot, joita on kaksi vuoroparia suuntaansa, jatkavat Mäntsälästä Orimattilaan saakka ympärivuotisesti. Näin ollen Mäntsälän ja Orimattilan välinen palvelutaso on luokaltaan tasoa VII. Näiden liikenteiden siirtymäajan sopimus on voimassa 1.6.2018 saakka.

Hyvinkään suunnan liikennöinti on kuvattu tarkemmin edellä Hyvinkään kohdalla. Tällä yhteysvälinällä palvelutaso on pääreitillä osalta vain alimman luokan VII mukainen ja reittipoikkeuksien osalta tarjonta ei täytä alimmakaan luokan kriteereitä.

Mäntsälän ja Lahden välillä ajettava vakiovuoroinen linja-autoliikenne on tarjonnaltaan erittäin vähäistä, rajoittuen yhteen yhdensuuntaiseen Kärkölän ja Järvelän kautta linjana 73 ajettavaan vuoroon sekä kahteen edestakaiseen Luhtikylän kautta linjana 74 ajettavaan vuoroon. Palvelutaso on tällä tarjonnalla luokkaa VII. Saaren kartanolla sijaitsevan oppilaitoksen oppilaat ovat keskeinen matkustajaryhmä tälle liikenteelle ja tarjonta rajoittuu kouluvuoden aikaan. Liikenteet sisältyvät samaan pitkään siirtymäajan liikennöintisopimukseen kuin linjan 665 tarjonta Helsingistä Hyrylän, Järvenpään ja Kellokosken kautta Mäntsälään. Orimattilaan ulottuvan linjan 8 kaksi edestakaista vuoroa ajaa Mäntsälästä Saareen ja Levantoon saakka samaa reittiä tietä 140, kuin Lahteen menevät linjat. Nämä yhdessä muodostavat Mäntsälästä Saareen ja Levantoon saakka tasoltaan luokkaan VI sijoittuvan palvelun. Lisäksi Mäntsälän rautatieaseman ja Saaren kartanon välille ostetaan yhteistyössä oppilaitoksen kanssa tiistaista perjantaihin liikennöivä vuoro. Oppilaitoksen kotisivuilla on esimerkillinen kooste eri suunnista Saaren kartanolle saapuvista ja lähtevistä linja-autovuoroista.

Yhteydet Itä-Uudenmaan suuntiin, Porvooseen, Askolaan ja Pukkilaan on kuvattu Itä-Uudenmaan palvelutasotyössä. Näiden palvelutaso on nykytilanteessa luokan VII tasolla. Porvoon suuntaan tavoitellaan jatkossa luokan VI tasoista tarjontaa.

## Yhteydet Nurmijärvelle

Suurin osa Nurmijärveä palvelevasta linja-autoliikenteestä sisältyy alueelliseen käyttöoikeussopimukseen, joka on voimassa vuoden 2017 ja mahdollisen optiovuoden 2018 loppuun saakka. Helsingin suunta on Nurmijärven linja-autoliikenteen pääsuunta. Nurmijärven kirkonkylältä Helsinkiin ajetaan linjatunnuksilla 463–465. Tämä liikenne tuottaa palvelutasoltaan luokan IV mukaisen tarjonnan. Lisäksi osa vuoroista jatkaa Rajamäelle saakka, tuottaen muutamia ylipitkiä vuorovälejä lukuun ottamatta luokkaa V olevan palvelun. Rajamäelle pääsee Helsingistä myös Klaukkalan ja Röykän kautta. Myös tällä yhteysväleillä palvelutaso on muutamia ylipitkiä vuorovälejä lukuun ottamatta luokkaa V. Nurmijärveä palvelevan linja-autoliikenteen tarjonta on runsainta Klaukkalan ja Helsingin välillä. Klaukkalan palvelevan linja-autoliikenteen tuottamiseen osallistuvat alueelliseen käyttöoikeussopimukseen sisältyvien linjojen 455, 456 ja 457 lisäksi kauempaa Vihdin suunnasta saapuvat 48X-sarjan linjat. Vihdin suunnan liikenteet perustuvat 31.5.2019 päättyvään siirtymäajan liikennöintisopimukseen ja jopa 31.5.2026 ulottuvaan reittiliikennelupaan. Klaukkalan ja Helsingin välinen liikenne täyttää palvelutasoluokan III kriteerit ja arkipäivien osalta ollaan hyvin lähellä luokkaa II. Moottoritien rampilta Klaukkalan kohdalta Helsinkiin, kun käytettävissä on myös muu valtatie 3:n linja-autotarjonta, täytyvät palvelutasoluokan II kriteerit kaikkina viikonpäivinä.

Myös Hyvinkään suunnan linja 45 Rajamäeltä Hyvinkäälle sisältyy alueelliseen käyttöoikeussopimukseen, tarjoten palvelutasoltaan luokkaan V sijoittuvan palvelun. Muilta osin Nurmijärven joukkoliikenteen tarjonta sijoittuu pääasiassa palvelutasoluokkiin VI ja VII. Luokan VI yhteysvälejä ovat Klaukkala-Lahnuksentien suunta sekä Klaukkala-Lepsämä-Rinneke. Nurmijärvi-Raala-Nukari-Suomies sekä Palojoki-Metsäkylän koulu yhteysväleillä tarjontaa on vain kouluvuoden aikana, mikä pudottaa palvelutason luokkaan VII. Myös yhteysvälit Nummenpää-Perttula ja Rannikonmäki-Raala-Nurmijärvi sijoittuvat palvelutasoltaan luokkaan VII.

Hyrylän ja Nurmijärven välillä palvelun muodostavat linjat 637 ja 937. Hyrylän ja Nurmijärven välisellä linjalla 937 ajetaan vain arkisin kouluvuoden aikana viisi vuoroparia päivässä. Linjalla 637 tuotetaan ympärivuotisesti arkisin yksi vuoropari Nurmijärveltä Hyrylän kautta Helsinkiin saakka. Tällä tarjonnalla yhteysvälin palvelutaso täyttää luokan VI kriteerit. Liikennöinti perustuu vasta kilpailutettuihin käyttöoikeussopimuksiin, jotka ovat voimassa 4.6.2017 saakka, lisäksi sopimuksia voidaan jatkaa yhdellä optiovuodella.

Nukarin aluetta palvelevat Nurmijärven sisäisten liikenteiden lisäksi Hyvinkäältä tietä 45 pitkin Hyrylän kautta linjoina 1 ja 2 ajettavat Helsinkiin menevät liikenteet, joita on kuvattu tarkemmin Hyvinkään kohdalla. Liikenteen tarjonta täyttää palvelutasoluokan VI vaatimukset. Kyseisessä palvelutasoluokassa ei ole vaatimuksia kävelyetäisyydelle pysäkillä, joten siltäkin osin voidaan todeta Nukarilta olevat luokan VI mukaiset yhteydet Hyvinkäälle, Hyrylään ja Helsinkiin.

## Yhteydet Pornaisiin

Järvenpään yhteydessä mainittu linja 987 Nikkilä-Pornainen-Järvenpää sekä linja 989 Pornainen-Järvenpää tuottavat yhdessä Pornaisten ja Järvenpään välille hyvin palvelutasoluokan VII mukaiset kriteerit täyttävän palvelutason. Osa linjan 989 vuoroista kiertää Halkian kautta. Liikennöinnin sopimus on voimassa 11.8.2019 saakka. Halkian ja Järvenpään välille tuotetaan yksittäisiä vuoroja myös Järvenpään paikallisliikenteen linjalla 23. Pornaisten ja Mäntsälän välillä ei ole suoria linja-autoyhteyksiä.

Yhteydet Itä-Uudenmaan suuntiin, Porvooseen, Askolaan ja Sipooseen on kuvattu Itä-Uudenmaan palvelutasotyössä. Näiden palvelutaso on nykytilanteessa Sipooseen luokan V tasolla ja muihin naapurikuntiin luokan VII tasolla.

## Yhteydet Tuusulaan

Hyrylästä liikennöidään Helsingin suuntaan Hyvinkään ja Järvenpään yhteydessä esiteltyjen liikenteiden lisäksi Aviapoliksessa Kehäradalle liitynnän tarjoavalla linjalla 962. Linjan toinen päätepysäkki on Keravan rautatieasemalla. Lisäksi samaan kokonaisuuteen sisältyy Tuusulan ja Keravan välisiä vuoroja, jotka ajetaan linjatunnuksella 963. Keravalle liikennöidään myös linjatunnuksella 632 ja 635 vuoroja, joiden toinen päätepysäkki on Helsingissä ja reitti kulkee Lahelantien kautta. Yhdessä nämä liikenteet tarjoavat Hyrylän ja Keravan välille hyvin pieniä vuorovälipuutteita lukuun ottamatta luokkaa IV vastaavan palvelutason sekä arkipäivinä että viikonloppuisin. Hyrylän ja Helsingin välillä suorien linja-autoyhteyksien tarjonta ei täysin yllä luokkaan III koska iltapäivällä vuorovälit ovat ylipitkiä. Tosin matkustuksen pääsuunnassa kriteerit täyttyvät. Ennen Aviapolikseen suuntaavan liikenteen poistumista Tuusulanväylältä, täyttää arkipäivien palvelutaso hyvin luokan III kriteerit, mutta ei aivan yllä luokkaan II illan liikennöintiaikojen ja vuorovälien osalta. Lahelan kautta kulkeva liikenne täyttää hyvin palvelutasoluokan VI kriteerit. Hyrylän ja Helsingin välisestä liikenteestä 96X-sarjan liikenne perustuu 31.12.2016 saakka voimassa olevaan ostosopimukseen, jossa on optiomahdollisuus kesäkuuhun 2017 saakka. 63X-sarjan liikenteiden käyttöoikeussopimus on voimassa 4.6.2017 saakka ja siihen sisältyy vuoden optiomahdollisuus.

Järvenpään ja Hyrylän välillä Järvenpään yhteydessä tarkemmin kuvatun liikenteen palvelutaso on hyvin lähellä luokkaa IV. Ainoastaan arkipäivien tarjonnassa on yksittäisiä ylipitkiä vuorovälejä. Nurmijärven suuntaan palvelun muodostavat linjat 637 ja 937, joita kuvattiin tarkemmin Nurmijärven yhteydessä. Yhteysvälin liikenteen palvelutaso täyttää luokan VI kriteerit.

Hyvinkään suuntaan tasoltaan luokan VI täyttävä palvelutaso muodostuu Hyvinkään kohdalla esitellyistä linjoista 1 ja 2. Linja 2 palvelee myös Jokelan aluetta. Linjalla 1 on muutamia vuoroja joita ei ajeta Hyrylään saakka, vaan reitti päättyy Kolistimenmäkeen. Kellokosken seudullisista joukkoliikennepalveluista keskeisin on linjan 665 muodostama tarjonta, jota kuvattiin tarkemmin Järvenpään yhteydessä. Lisäksi Jokelan ja Kellokosken välistä liikkumista palvelee uudella Tuusulan itse järjestämällä linjalla 65. Lisäksi Järvenpään ja Kellokosken sekä Nuppulinnan/Linjamäen ja Kellokosken välistä liikkumista palvelee uudella Tuusulan itse järjestämällä linjalla 65.

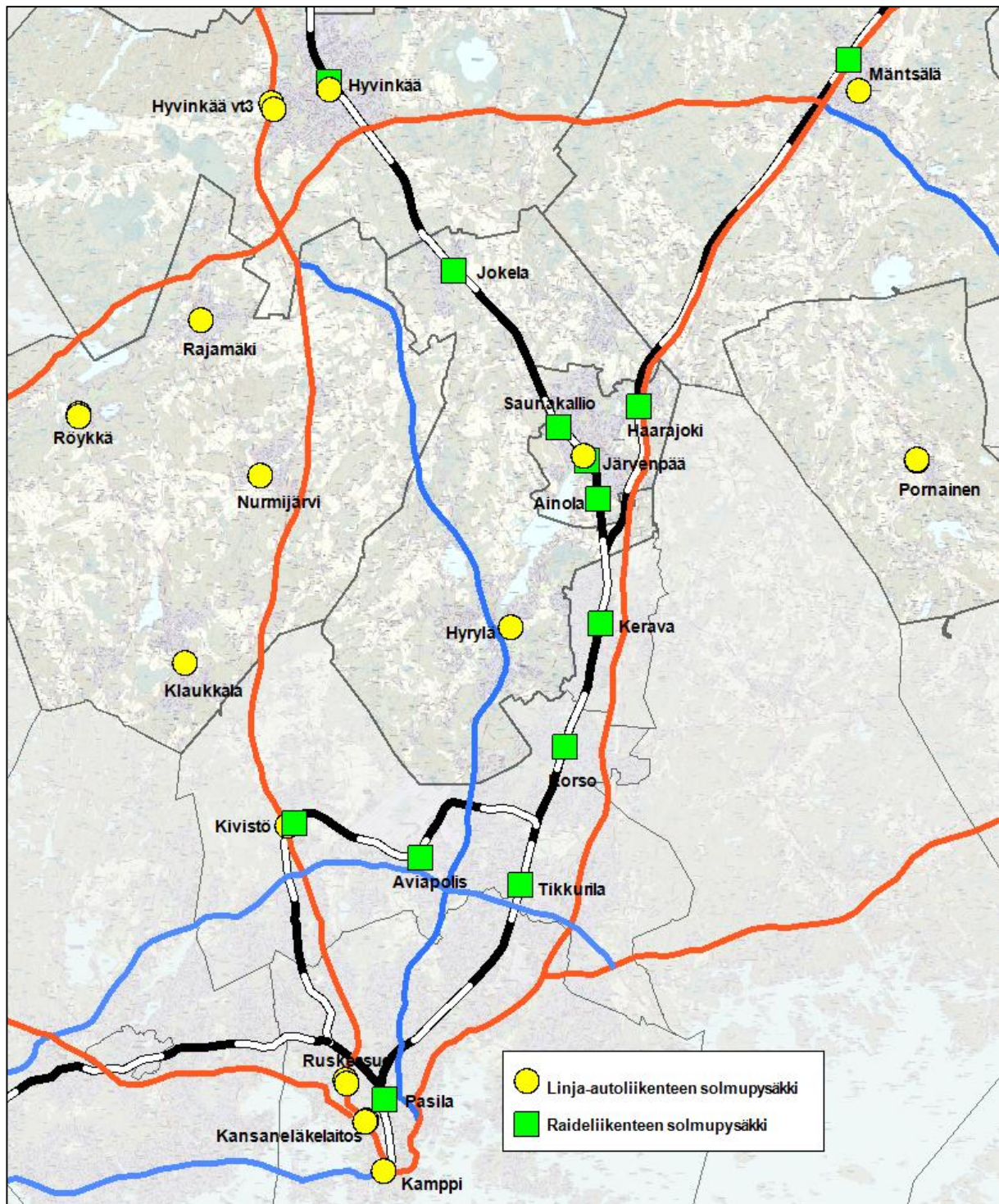
## Keskeiset solmupysäkit

Kuntatapaamisten yhteydessä on kartoitettu kuntien näkemyksiä keskeisimmistä joukkoliikenteen solmupysäkeistä suunnittelualueella sekä niistä pysäkeistä, joista tehdään eniten vaihtoja HSL-liikenteeseen. Rautatieasemat ja seisakkeet nousivat vahvasti esiin tärkeinä solmupysäkkeinä. Näistä monien yhteydessä on mahdollisuus vaihtaa myös linja-autosta toiseen. Esiin nousseita rautatieliikenteeseen liittymiseen käytettyjä solmupysäkkejä olivat muun muassa:

- Suunnittelualueella:
  - Hyvinkää
  - Jokela
  - Järvenpää
  - Haarajoki
  - Saunakallio
  - Ainola
  - Mäntsälä
- HSL-alueella:
  - Tikkurila
  - Pasila
  - Kerava
  - Korso
  - Kivistö
  - Aviapolis



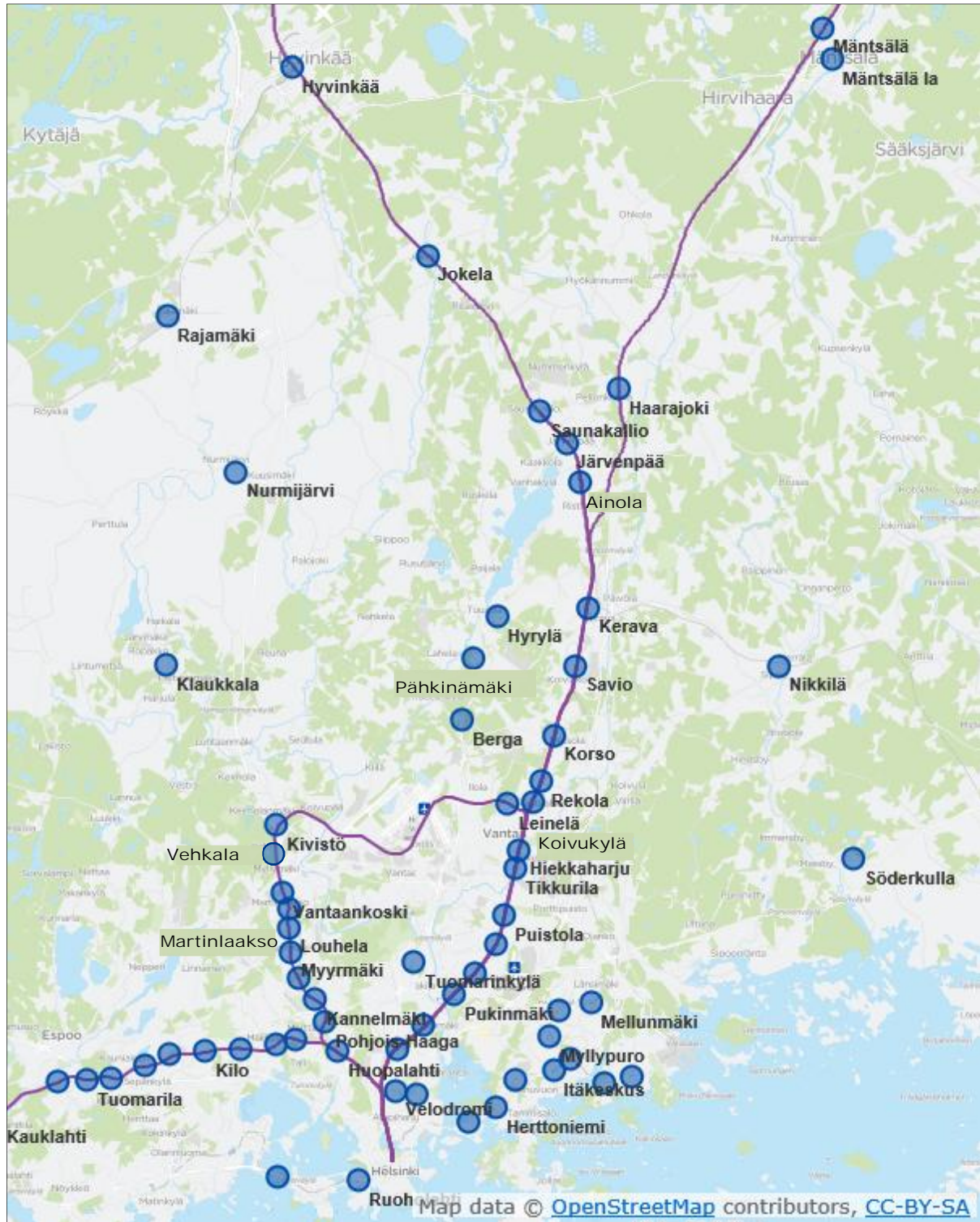
- Linja-autoliikenteen keskeisiksi solmu-/liityntäpysäkeiksi tunnistettiin linja-autoasemien lisäksi ainakin seuraavat:
  - Kivistö
  - Ruskeasuon varikko (H1928)
  - Kansaneläkelaitos (H1916)
  - Valtatie 3:n pysäkit Hyvinkäällä
  - Röykan taajaman pysäkipari Nurmijärvellä



Kuva 22 Keski-Uudenmaan kuntien näkökulmasta keskeiset linja-auto- ja raideliikenteen solmupysäkit.



Keskeisiksi nousseita pysäkkejä yhdistää se, että suurimman osan yhteydessä on liityntäpysäköintialue. Oheisessa kuvassa on esitetty Keski-Uudenmaan sekä pääkaupunkiseudun joukkoliikenteeseen liittymistä palvelevat henkilöautojen liityntäpysäköintialueet. Lisäksi alueella on polkupyörien liityntäpysäköinnillä varustettuja pysäkkejä. Liityntäpysäköinti on keskittynyt erityisesti raideliikenteen asemien ja seisakkeiden yhteyteen. Linja-autoliikennettä palvelevia liityntäpysäköintialueita on erityisesti linja-autoasemien yhteydessä. Parhailaan kehitteillä olevista linja-automatkustusta palvelevista liityntäpysäköintialueista nousivat työn yhteydessä esiin Myllykukon alue vt3:n liittymässä sekä Viirinlaakson alue, molemmat Nurmijärvellä.



Kuva 23 Henkilöautoille tarkoitetut liityntäpysäköintialueet Keski-Uudellaalla ja osittain HSL-alueella. (Lähde: [www.hsl.fi/liityntäpysäköinti](http://www.hsl.fi/liityntäpysäköinti)) Lähteen alkuperäistä kuvaa täydennetty muutamilla liityntäpysäköintialueilla.

## 8. Ehdotus tulevaksi seutuliikenteen palvelutasoksi

### Uudet palvelutasoluokat

Liikennevirasto on päivittänyt vuoden 2015 aikana ohjeen palvelutason määrittelyyn toimivaltaisten viranomaisten käytettäväksi. Uudessa määrittelyssä palvelutasoluokkia on seitsemän ja ne on nimetty roomalaisin numeroin I–VII. Palvelutasoluokkien mukaiset määrälliset kriteerit on jaettu määrääviin ja muihin kriteereihin. Määräävät kriteerit tarkoittavat tekijöitä, joiden mukaan palvelutaso sijoittuu tiettyyn luokkaan. Jotta eri alueiden palvelutasomäärittelyt olisivat keskenään vertailukelpoisia, ei määrääviä kriteerejä tule muuttaa. Määrääviä kriteerejä ovat:

- liikennöinti-aika
- vuoroväli/vuorojen määrä talven M-P ruuhka-aikoina (n. 7–9 ja 15–17)
- vuoroväli/vuorojen määrä talven M-P päiväliikenteessä
- vuoroväli/vuorojen määrä kesän M-P päiväliikenteessä
- vuoroväli/vuorojen määrä lauantain päiväliikenteessä

Taulukoissa 7 ja 8 on esitetty talvi- ja kesäajan liikenteiden määrälliset palvelutasotekijät. Taulukoiden lihavoidut arvot ovat palvelutason valinnassa määrääviä kriteerejä, joiden on täyttyttävä, jotta liikenteen voidaan katsoa kuuluvan kyseiseen palvelutasoluokkaan.

Taulukko 7 Talviliikenteen määrälliset palvelutasotekijät uuden palvelutason määrittelyohjeen mukaan

TALVI-LIIKENNE	Soveltamisaika	I	II	III	IV	V	VI	VII
Suositeltava liikennöinti-aika	Ma-to	5.30–23.30	6.00–22.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00
	Pe	5.30–01.30	6.00–00.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00
	La	6.00–01.30	7.00–00.30	9.00–21.30	9.00–18.00	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	–
	Su	7.00–23.30	9.00–21.30	11.00–18.30	12.00–17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	–
Vuoroväli/vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	≤ 10 min	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≥ 1 vuoro tunnissa	3–5 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)	1–2 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)
	Arkipäivä klo 9–14	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	–	–
	Arjen varhaisilta klo 18–20	≤ 15 min	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–
	Lauantaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	1–4 vuoroa/suunta/vrk	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–
	Sunnuntaisin	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–2 vuoroa/suunta/vrk	0–2 vuoroa/suunta/vrk	–
	Varhaisaamu ja myöhäisilta (kaikki päivät)	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–	–	–
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	–	–	–	–	–
Kävelyetäisyys pysäkeille		≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m	–	–	–	–



Taulukko 8 Kesäliikenteen määrälliset palvelutasotekijät uuden palvelutason määrittelyohjeen mukaan

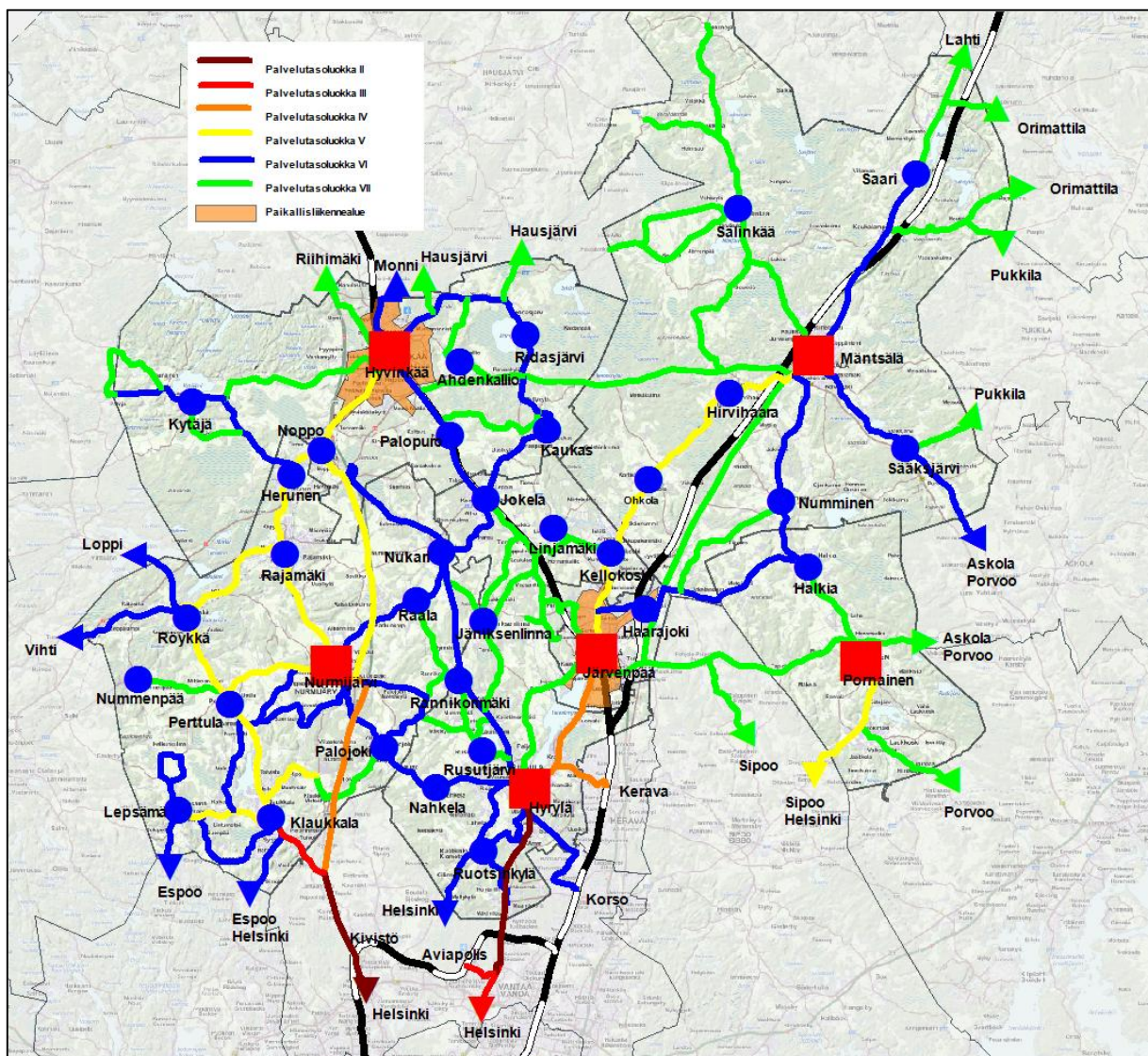
KESÄ-LIIKENNE	Soveltamisaika	I	II	III	IV	V	VI	VII
Suositelta- va liikennöinti- aika	Ma-to	5.30–23.30	6.00–22.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00
	Pe	5.30–01.30	6.00–00.30	7.00–21.30	7.00–20.00	7.00–18.00	7.00/8.00–17.00	8.00–16.00
	La	6.00–01.30	7.00–00.30	9.00–21.30	9.00–18.00	10.00–15.00	Tarpeen mukaan	–
	Su	7.00–23.30	9.00–21.30	11.00–18.30	12.00–17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	–
Vuoroväli/ vuoro- määrä	Ruuhka (n. klo 7–9 ja 15–17)	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro tunnissa	1–2 vuoro/suunta/vrk (työmatka- ja/tai asiointiyhteys)	0–2 vuoroa/suunta/vrk (työmatka- ja/tai asiointiyhteys)
	Arkipäivä klo 9–14	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	–	–
	Arjen varhaisilta klo 18–20	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	–	–	–
	Lauantaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	1–4 vuoro/suunta/vrk	0–2 vuoro/suunta/vrk	–
	Sunnuntaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0–2 vuoro/suunta/vrk	0–2 vuoro/suunta/vrk	–
	Varhaisaamu ja myöhäisilta (kaikki päivät)	≤ 30 min	≤ 60 min	–	–	–	–	–
	Yöliikenne	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	–	–	–	–	–
Kävelyetäisyys pysäkeille		≤ 400 m	≤ 500 m	≤ 800 m	–	–	–	–

Taulukko 9 Palvelutasoluokkien sanalliset kuvaukset ja esimerkkejä käyttöympäristöistä

Palvelu- taso- luokka	I	II	III	IV	V	VI	VII	Ei kriteeristöä
Määritelmä	Joukkoliikenteen käyttö on helppoa; ruuhka-aikana voi mennä pysäkeille aikatauluja tarkistamatta.  Kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Mahdollistaa elämän ilman henkilöautoa.  Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle	Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin	Säännöllisiä yhteyksiä arkipäivisin. Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin	Tarjotaan tavanomaiset työmatkayhteydet sekä koulu- ja asiointiyhteyksiä.	Tarjotaan yleisimpiä työmatka-, koulu- ja asiointiyhteyksiä.	Ei joukkoliikennettä.
Tavoite	Mahdollisuudet joukkoliikenteen kulkutapaosuu- den kasvuun	Mahdollistaa sujuvan arjen ilman henkilöautoa.	Mahdollistaa sujuvan arjen ilman henkilöautoa; viikonloppuisin matkat suunniteltava tarkemmin.	Hyvät arjen yhteydet; myös viikonloppuliikennettä.	Turvata arjen liikkumistarpeita; ei välttämättä su-liikennettä.	Ensisijaisesti vain koulu- ja asiointiyhteyksiä; mutta myös tavallisia työmatkayhteyksiä.	Pääosa koulu- ja asiointiyhteyksistä säännöllisessä avoimessa joukkoliikenteessä.	Erilliset lakisääteiset kuljetukset pyritään tarjoamaan kaikille avoimena kuljetuksina aina kun mahdollista
Esimerkkejä käyttöympäristöstä	Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen tiiviit, useimmiten kerrostaloalueet	Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen tiiviit asuinalueet sekä kaupungin sisäisten alue-keskusten väliset yhteydet	Ulompi kaupunkialue, kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet	Kaupungin kehysalue, pienet kaupungit, keskusten väliset yhteydet	Maaseudun paikalliskeskukset ja yhteydet keskuskaupunkiin	Ydinmaaseutu	Ydinmaaseutu	Harvaan asuttu maaseutu
SYKE:n kaupunkimaaseutuluokituksen luokka	Sisempi kaupunkialue	Sisempi kaupunkialue	Ulompi kaupunkialue	Ulompi kaupunkialue/Kaupungin kehysalue	Kaup. kehysalue/läheinen maaseutu/Maaseudun paikalliskeskukset	Ydinmaaseutu	Ydinmaaseutu	Harvaan asuttu maaseutu

## Suunnittelualan uusi palvelutaso

Kuntien toiveita ja tarpeita seudullisen linja-autoliikenteen palvelutasosta selvitettiin kuntakohtaisissa tapaamisissa. Näissä esiin nousseita asioita on esitetty ohessa kunnittain. Työssä määritelty palvelutaso on kuntien ja ELY-keskuksen yhteinen tahtotila palveluista, joita tavoitellaan suunnittelualueelle palveluskaudella 2017–2020. Yhteisen tahtotilan mukaisen palvelutason saavuttaminen edellyttää kuntien rahoitusosuuden säilymistä vähintään nykyisellä tasolla. Määrittelyyn sisältyy Liikenneviraston palvelutason määrittelyohjetta 31/2015 yksityiskohtaisempia esityksiä. Palvelu on määritetty ensisijaisesti kuntien tarpeiden näkökulmasta, koska kunnat osallistuvat merkittävällä taloudellisella panostuksella myös seudullisten liikenteiden kustannuksiin ja avoin joukkoliikenne on seudullisen ja kuntien sisäisen joukkoliikenteen muodostama kokonaisuus. Tästä syystä mukana on myös liikenteitä ja yhteysvälejä, jotka eivät määrittelyohjetta tarkasti noudattaen sisältyisi seudullisen joukkoliikenteen palvelutasaan.



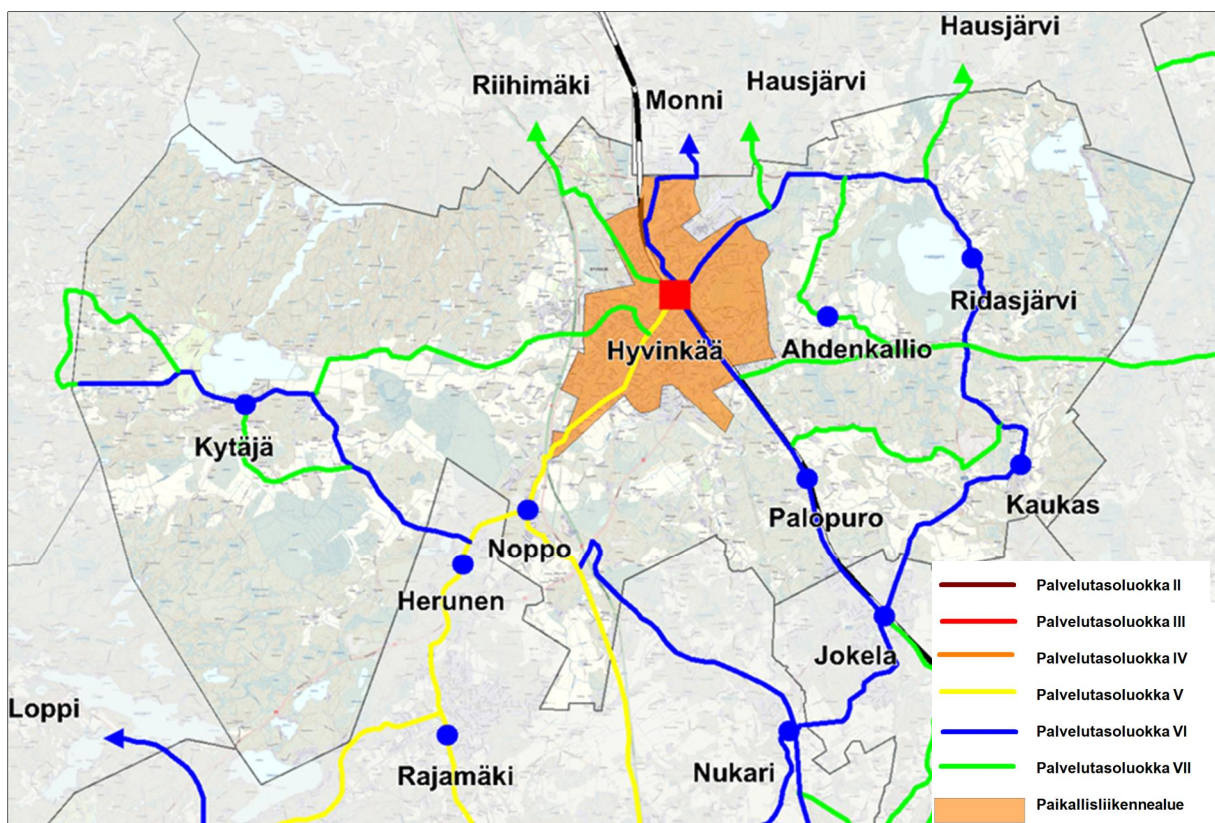
Kuva 24 Keski-Uudenmaan alueen palvelutaso, joka on kuntien ja ELY-keskuksen yhteinen näkemys linja-autoliikenteiden tavoitetilasta kaudella 2017–2020



## Hyvinkää

Tien 130 liikenteillä on pieni mutta oma tärkeä rooli Helsinkiin suuntautuvassa liikenteessä, joka ei kulje periltä perille eli Hyvinkää/Linjala – Helsinki/Kamppi. Tämä liikenne täydentää junaliikennettä ja luo sujuvat joukkoliikenneyhteydet valtatie 3 käytävässä. Tässä luokan V mukainen nykytaso (viikonloppujen vuoksi) riittää hyvin. Liikenteen järjestämistapa siirtymäajan liikennöintisopimusten jälkeen tulee selvittää vuoden 2017 aikana. Yhtenä vaihtoehtona on markkinaehtoinen liikenne, jonka muodostumista liikennöitsijöiden tämänhetkinen näkemys tukee. Tien 45 liikenteitä Hyrylästä voisi Hyvinkään puolesta ajaa nykyistä suorempana, mutta tällöin menetettäisiin ehkä Tuusulan koulukuljetuksia palvelevia elementtejä. Matkustus näissä liikenteissä tapahtuu pääsääntöisesti Helsingin ja Hyrylän välillä ja loppumatka Hyrylästä Hyvinkäälle on kysynnältään vähäisempää. Kustannustehokkaampaa voisi olla järjestää Hyvinkään ja Hyrylän väliset yhteydet junalla Keravalle ja sieltä edelleen linja-autolla Hyrylään. Jokelan suunnalla koululaiset ovat tärkein matkustajatyhmä, joten palvelutaso voi olla sen mukaisesti luokkaa VI.

Hyvinkään näkemyksen mukaan Hyvinkää-Rajamäki-liikenne toimisi parhaiten itsenäisenä kohteena Hyvinkään paikallisliikenteen ja Nurmijärven aluetta palvelevan alueellisen käyttöoikeussopimukseen kuuluvien liikenteiden välissä. Tästä on aikoinaan laadittu kahden auton kiertoon perustuvan ehdotus, mutta liikennöinti ei toimi nyt sen mukaisesti, vaan siihen on tehty ennen käynnistämistä ja matkan varrella muutoksia Nurmijärven alueelliseen käyttöoikeussopimuksen ehtoilla. Yhteysvälin palvelutasoksi sopii hyvin suunnitteen nykyinen luokka V. Itsenäisenä kohteena aikataulujen sovittaminen nykyistä paremmin molempien kuntien tarpeisiin olisi joustavampaa. Hyvinkään näkemys tulevasta seudullisen joukkoliikenteen palvelutasosta noudattelee nykyisen liikenteen palvelutasoa. Lisäksi merkittävimpien liikenteiden arvioidaan ainakin keskeisimmiltä osiltaan muodostuvan siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä markkinaehtoisina, joten Hyvinkään osalta ei ole odotettavissa suuria lisätarpeita seudullisen joukkoliikenteen rahoitukseen.

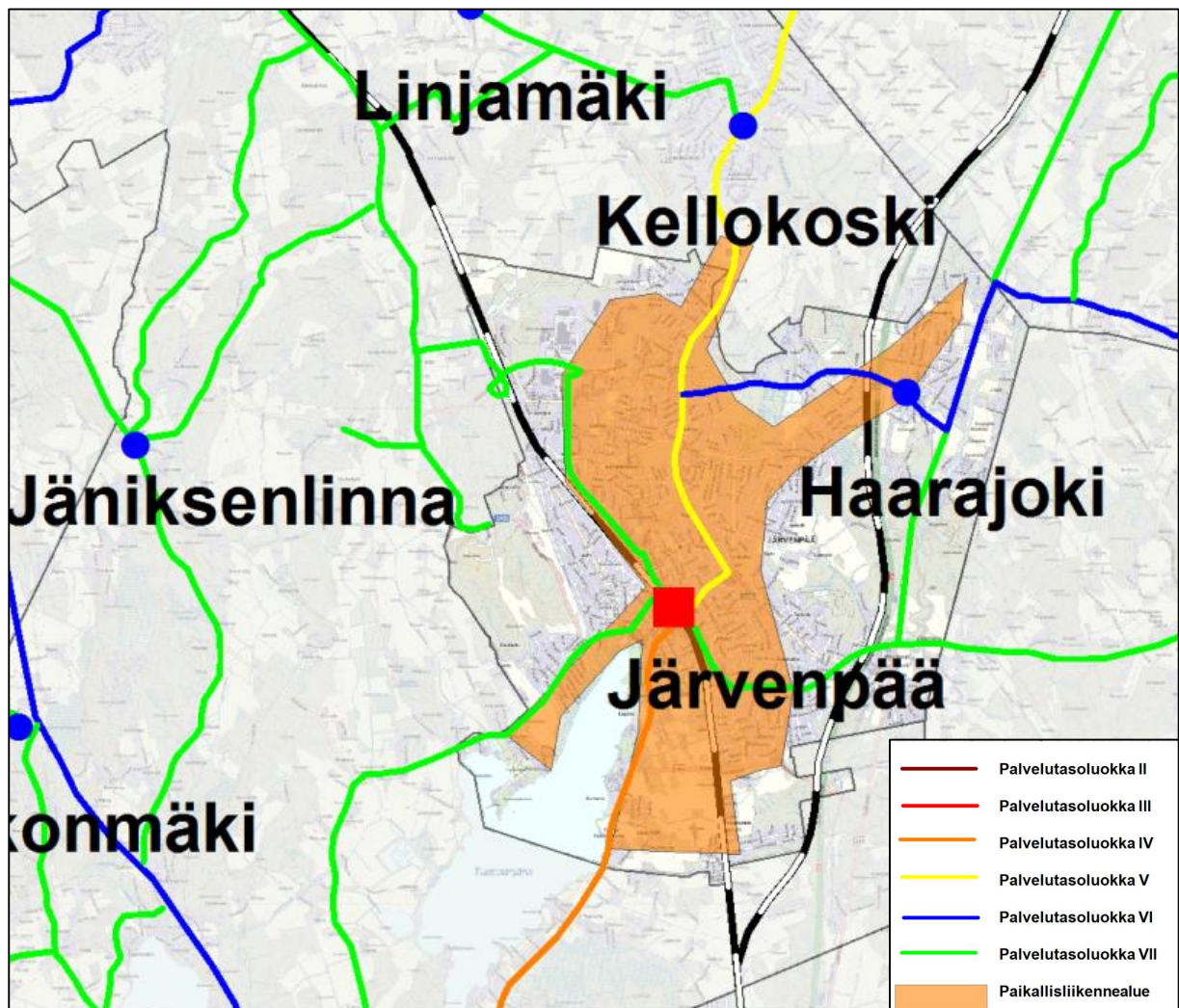


Kuva 25 Palvelutaso Hyvinkään alueella

## Järvenpää

Pinta-alaltaan pienenä kuntana Järvenpään näkökulmasta kunnan sisäinen liityntäliikenne juniin on tärkeämpi kuin suorat seudulliset bussiyhteydet Helsinkiin. Hyrylän suuntaan nykyinen tarjonta on hyvin riittävä. Yhteysväliillä Järvenpäälle tärkein matkustajaryhmä on toisen asteen opiskelijat, kuten myös Mäntsälän suunnasta Järvenpäähän. Järvenpään näkökulmasta Vanhan Lahdentien vuorot eivät ole erityisen tärkeitä.

Pornaisten puolelta Halkiasta käy muutamia lukiolaisia Järvenpäässä ja Järvenpään paikallisliikenteellä järjestetään näihin tarpeisiin yhteydet. Lisäksi Järvenpään paikallisliikenne käy Tuusulan puolella Kellokoskella muodostaen yhteyden Järvenpään rautatieasemalle. Järvenpäälle tärkeiden seudullisten linjojen osalta linjan 665 ostetun liikenteen kustannukset pienenevät uuden kilpailuttamisen myötä. Vielä pitkään voimassa olevien siirtymäajan liikennöintisopimuksiin perustuvien linjan 5 ja osittain myös linjan 665 arvioidaan ainakin keskeisimmiltä osiltaan muodostuvan siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä markkinaehtoisina, joten Järvenpään osalta ei ole odotettavissa suuria lisätarpeita seudullisen joukkoliikenteen rahoitukseen, ellei palvelutasoon tehdä muutoksia. Lisärahoituksen tarve kohdistuu voimakkaammin oman sisäisen paikallisliikenteen kehittämiseen. Samassa yhteydessä tulee tehdä tiivistä yhteistyötä Tuusulan kanssa uuden Purolan ja Nuppulinnan lakkautettuja rautatieasemia korvaamaan järjestetyn linjan 65 kehittämisessä.



Kuva 26 Palvelutaso Järvenpään alueella



## Mäntsälä

Mäntsälän joukkoliikenteen palvelutason kannalta olisi tärkeää sujuvoittaa linja-autojen ja junien muodostamia matkaketjuja. Linja-autojen tulisi pysähtyä linja-autoaseman lisäksi myös rautatieasemalla. Jotta tämä palvelisi matkustajia, tulisi junavuorojen aikataulut voida huomioida nykyistä paremmin linja-autoliikenteen aikatauluissa. Lisäksi moottoritielle tarvittaisiin pikavuoropysäkki. Myös linja-autoasemalla pysähtymistä voisi nopeuttaa liikennevaloja kehittämällä.

Keskeisin Mäntsälän palvelutaso-ongelma on pikavuoropysäkin puuttuminen moottoritieltä Mäntsälän kohdalla. Aikataulusyistä suuri osa pikavuoroista ajaa Mäntsälän ohi moottoritietä pitkin, poikkeamatta keskustaajamassa. Pysäkkien puuttuminen heikentää käytettävissä olevaa palvelua merkittävästi erityisesti iltaisin ja viikonloppuisin.

Helsingin suuntaan kulkevan linja-autoliikenteen osalta ajankohtainen huolenaihe on Vanhaa Lahden tietä kulkevan liikenteen vuorotarjonnan supistuminen. Nämä ovat tärkeitä vuoroja niille matkustajille, jotka haluavat kulkea vaihdotta Viikin suuntaan tai poikittaisesti Helsingissä. Lisäksi linja-autoliikenteen aikataulujen luotettavuus paranisi, jos kaikki liikenne ei menisi Kamppiin saakka. Helsingin suunnan liikenteiden osalta Mäntsälän tulisi tehdä enemmän yhteistyötä Järvenpään ja Tuusulan kanssa vuorojen ulottamiseksi Mäntsälään saakka. Yhtenä keinona tähän voitaisiin järjestää Mäntsälän ja Järvenpään (rautatieasemien) välistä liikennettä, joka toimisi myös liityntäliikenteenä rautatieasemille Järvenpäässä ja Mäntsälässä. Tämän avulla mäntsäläläiset pääsisivät hyödyntämään Järvenpään tiheämpää junaliikenteen tarjontaa ja yhteydet Mäntsälän rautatieasemalle paranisivat. Tämän tarve lisääntyy, jos VR muuttaa lippuluokitteluaan. Myös kouluverkkomuutokset tulevat jatkossa kasvattamaan Etelä-Mäntsälän sekä Kellokosken ja Järvenpään välisen liikenteen kysyntää. Mäntsälän eteläpuolelta yläkoululaiset menevät jatkossa vuodesta 2017 eteenpäin Kellokoskelle kouluun.

Helsinkiin saakka mentäessä ensisijainen joukkoliikennevaihtoehto on juna, jos aikataulut soveltuvat kulkijan tarpeisiin. Helsingin suuntaan olisi tarvetta myös aiemmille, kello 6 tai 7 toihin meneviä palveleville vuoroille, sekä nykyistä myöhemmille iltavuoroille. Juna- ja linja-autovuorojen yhteensovittamisessa tulee huomioida myös Lahden suuntaan pendelöivät henkilöt. Keskeisten junavuorojen muutokset ovat huolestuttaneet suuresti kuntalaisia. Kyllä tulevien bussien olisi hyvä käydä kääntymässä rautatieasemalla, koska se on melko etäällä linja-autoasemasta. Lisäksi bussiaikatauluja olisi tarpeen tarkastella yhdessä juna-aikataulujen kanssa. Haastetta asettaa VR:n aikataulumuutoksien lyhyellä varoitusajalla tapahtuva toteuttaminen. Radanvarsikuntien toiveena olisi VR:n ja ELY-keskuksen tiivis yhteistyö aikataulujen yhteensovittamiseksi ja muutoksien ennakoimiseksi.

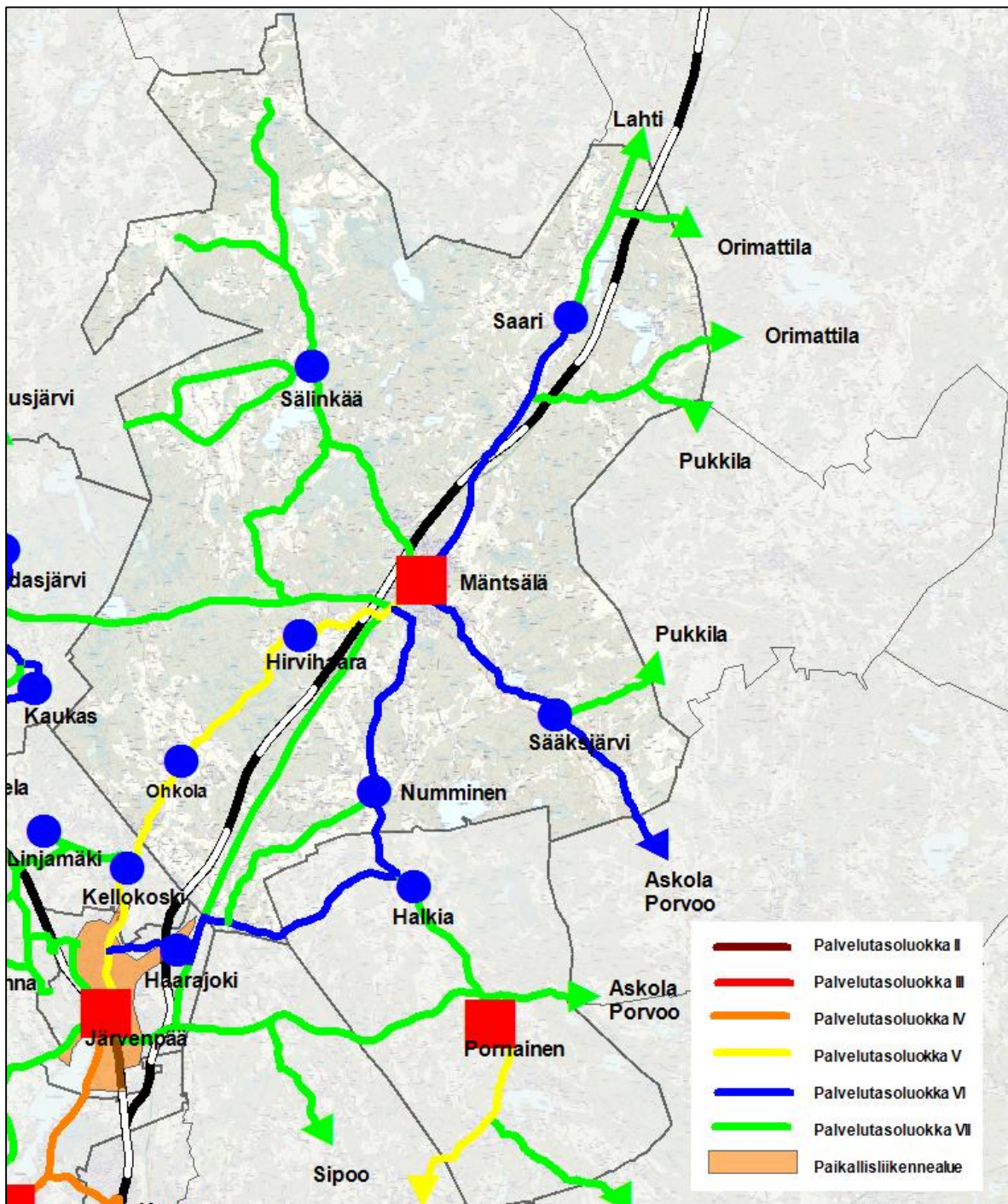
Yhteydet Hyvinkäälle ovat tärkeitä työ- ja opiskelumatkojen lisäksi myös sairaalassa käyntien vuoksi. Sälinkään kautta liikennöineen Hyvinkään yhteyden poistuminen jättää alueen palveluiden muodostumisen jatkossa kunnan omien ostojen varaan. Tarvetta on lähinnä koulumatka- ja asiointiyhteyksille. Asiointiyhteyksien järjestämiseen soveltuisi perinteistä kiinteäreittistä liikennettä paremmin ennakotilauksien mukaan muotoutuva kutsuohjattu palveluliikenne.

Lahden suuntaan pääosan palvelusta muodostavat junaliikenne sekä pikavuorot. Mäntsälästä Saaren ja Levannon kautta Lahteen asti kulkevia vakiovuoroja on lakkautettu. Nykytilanteessa vakiovuoroista linja-autoliikennettä Lahden ja Mäntsälän välillä ajetaan vain arkisin kouluvuoden aikana. Nämä vuorot ovat erityisen tärkeitä Keudan oppilaitoksena toimivalle Saaren kartanolle, joten yhteydet on tarpeen säilyttää myös jatkossa. Myös Orimattilan sunnan yhteydet palvelevat Saaren kartanon opiskelijaliikennettä ja ovat ympärivuotisina ainoat vakiovuoroiset kesäliikenteet Saaren ja Levannon alueella. Yhteyksien säilymisen turvaaminen myös siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen jälkeen edellyttää nykyistä vahvempaa yhteistyötä joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten kesken.

Porvoon suunnan liikenne on tarkasteltu tarkemmin Itä-Uudenmaan selvityksen yhteydessä. Porvoon suunnan liikenteet ovat tärkeitä erityisesti Sääksjärven suunnan koululaisten kulkemisen kannalta.

Etelä-Mäntsälän oppilaiden koulumatkat suuntautuvat Tuusulan puolelle, Kellokoskelle syksystä 2017 lähtien. Tämä aiheuttaa pieniä muutos- ja mahdollisesti lisästarpeita alueen liikenteeseen. Oppilaskuljetusten kustannuksista vastaa ensisijaisesti vastaanottavan oppilaitoksen kotikunta, eli tässä tapauksessa

Tuusula. Mäntsälän pohjoisosia palvelevien, vuonna 2018 päätyvien siirtymäajan sopimusten Orimattilaan ja Luhtikylän kautta Lahteen menevien vuorojen osalta on hyvä varautua liikenteen hankintakustannuksiin, vaikka vuorojen nykyiset matkustajatulot eivät sulje pois myöskään markkinaehtoisen liikenteen muodostumisen mahdollisuutta.



Kuva 27 Palvelutaso Mäntsälän alueella

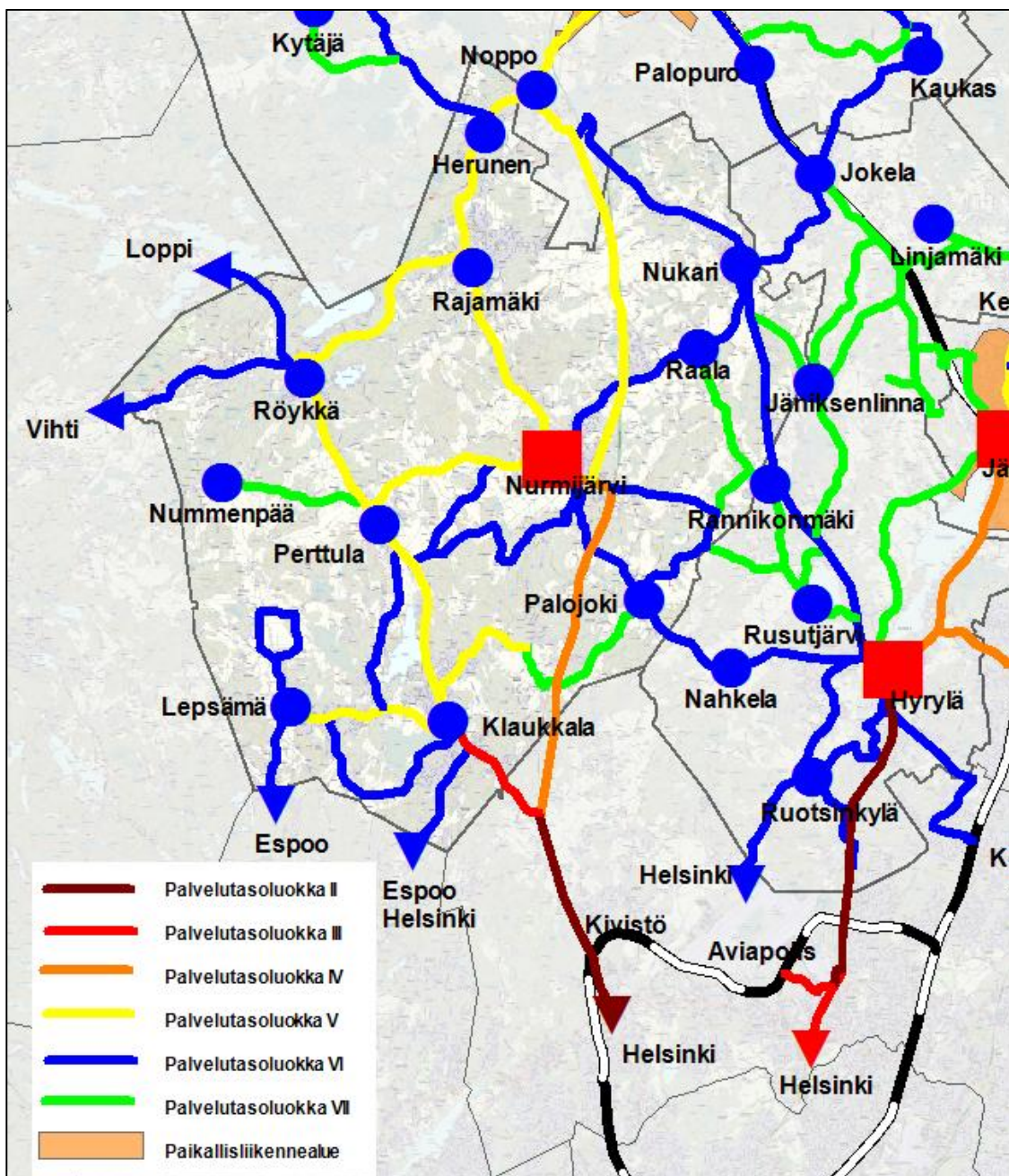
## Nurmijärvi

Nykyisessä, vuonna 2011 asetetussa palvelutasossa ei ole Nurmijärven osalta merkittäviä muutostarpeita, mutta tuolloisesta palvelutasokartasta puuttuu Nurmijärven kannalta tärkeitä yhteysvälejä ja luokittelussa on pieniä epäloogisuuksia. Nykyiseen palvelutasomäärittelyyn perustuva Nurmijärven aluetta ja yhteyksiä



Helsinkiin palveleva laaja alueellinen käyttöoikeussopimus on voimassa vuoden 2017 ja mahdollisen optio-vuoden 2018 loppuun saakka. Sopimuksen puitteissa voidaan toteuttaa vain pieniä muutoksia liikenteen laajuuteen, joten käytännössä uusi palvelutasomäärittely astuu voimaan Nurmijärven osalta vasta vuoden 2019 alusta lukien. Tässä raportissa esitettyä, Liikenneviraston ohjeistuksen mukaisesti laadittua palvelutasomäärittelyä pitänee vielä tarkentaa yksityiskohtaisemmaksi Nurmijärven alueen uuden käyttöoikeussopimuksen kilpailuttamisen yhteydessä.

Rajamäki-Hyvinkää aikataulut palvelevat nyt enemmän Hyvinkäälle suuntautuvaa matkustusta, joten niiden aikatauluissa on tarvetta hienosäädölle. Kivistön asemalle suuntautuva erillinen liityntäliikenne on lakkautettu kesäkuussa 2016. Jatkossa keskitytään Helsinkiin saakka menevän liikenteen järjestämiseen, koska vt3:n liikenteellä on hyvä palvelutaso ja Keimolan pysäkeiltä on vain noin 200 m kävelyetäisyys Kivistön asemalle. Käytännössä kaikki vt3:n suoraan Helsinkiin saakka menevä linja-autoliikenne mahdollistaa myös Kehäradan tarjoaman lisäpalvelun hyödyntämisen esimerkiksi lentokentälle, Tikkurilaan ja Pasilaan suuntautuvilla matkoilla.



Kuva 28 Palvelutaso Nurmijärven alueella

Nurmijärvi on tehnyt pitkäjänteistä työtä lipputuotteiden eteen. Edulliset hinnat ovat lisänneet joukkoliikenteen käyttöä ja pysäyttäneet verotuksesta tehtävien työmatkavähennyksien kasvun. Asiakaspalautteiden perusteella Nurmijärvellä ollaan melko tyytyväisiä sekä linja-autoliikenteen nykyiseen tarjontaan, että säännöllisen matkustamisen hintatasoon. Koska nämä perusasiat ovat hyvällä tasolla, kohdistuu asiakaspalautte useimmin linja-autokaluston laatuun. Kohtuullisen hankintakustannustason kannalta nykyistä laadukkaamman kaluston vaatiminen todennäköisesti edellyttäisi nykyistä pidempiä sopimuskausia. Erityisen tärkeää nykyistä pidemmän, esimerkiksi 6 + 3 -vuotisen sopimuskauden käyttäminen on, mikäli Nurmijärven alueen joukkoliikennepalvelut tuotetaan jatkossakin alueelliseen käyttöoikeussopimukseen perustuvina. Maantieteeltään Nurmijärvi soveltuu hyvin alueellisen käyttöoikeussopimuksen toiminta-alueeksi, koska kunnan sisäinen liikkuminen suuntautuu selkeästi päätaajamiin ja kunnasta ulospäin suuntana on hyvin voimakkaasti Helsingin suunta ja toisena pääsuuntana Hyvinkää. Alueellisen käyttöoikeussopimuksen vahvuus perustuu siihen, että kaikki osapuolet pääsevät hyödyntämään parhaiten omaa osaamistaan lopputulosta muodostettaessa. Kunta osallistuu haluamansa palvelutason määrittelyyn ja liikennöitsijä voi hyödyntää osaamistaan suunnitelllessaan kalusto- ja kuljettajakiertojen kannalta tehokkaan tavan tuottaa halutun palvelutason mukainen liikenne. Markkinaehtoisien ja pienempiä osakokonaisuuksina sitä täydentävän ostetun liikenteen yhdistelmänä vastaavan palvelutason tuottaminen olisi hallinnollisesti paljon työläämpi ylläpidettävä, kustannuksiltaan todennäköisesti kalliimpi ja erityisesti tiedotuksen sekä maksujärjestelmän kannalta huomattavasti haastavampi.

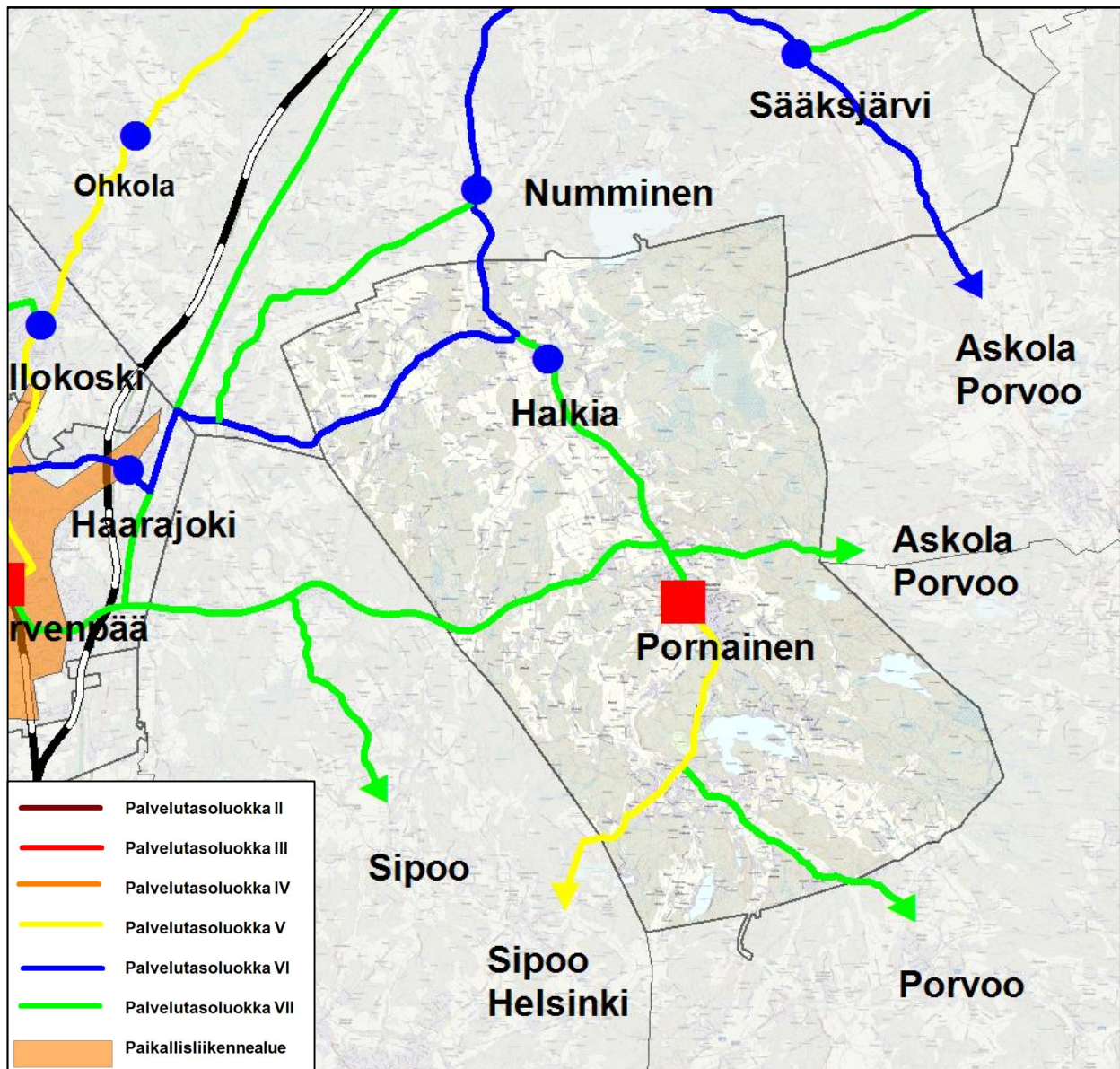
Nurmijärven kunta on esittänyt (KH 14.3.2016) ELY-keskukselle nykyisen alueellisen käyttöoikeussopimuksen jatkamista optiolla vuoden 2018 loppuun saakka, joten joukkoliikenteen kustannustaso on hyvin tiedossa siihen asti. Vuodesta 2019 eteenpäin suurin kustannustasoon vaikuttava tekijä on kunnan valinta joukkoliikenteensä järjestämistavasta jatkossa. Mahdollisen HSL-jäsenyyden myötä kustannusvastuu myös muusta, kuin pelkästä liikennetarjonnan ylläpitämisestä lisääntyisi, ja siten kustannukset nousisivat. Markkinaehtoisien ja ostetun liikenteen yhdistelmänä ei olisi todennäköistä saavuttaa nykytasosta palvelua nykyistä edullisemmin kustannuksin. Tämä perustuu siihen, että suurin osa Nurmijärven nykyisistä joukkoliikenteen kustannuksista muodostuu kunnan sisäisistä vuoroista sekä matkustukseltaan hiljaisimmista Helsingin yhteyksistä. Nämä palvelutason kannalta tärkeät liikenteet eivät muodostuisi ainakaan suurelta osin jatkosakaan markkinaehtoisina, jolloin nykyisen palvelutason ylläpitäminen edellyttäisi myös nykyisen tasoista rahoitusta.

## Pornaainen

Pornaisten tarpeita on käsitelty tarkemmin Itä-Uudenmaan työssä. Tämän työn puitteissa todettiin, että yhteyksien säilyttäminen Järvenpään ja Pornaisten välillä nykytasoisina on tärkeää erityisesti opiskelijoille. Pornaisten kunta kokee matkaketjujen kehittämisen Järvenpään rautatieaseman kautta tärkeäksi. Kysynnän mahdollistaessa tavoitteena on yhteysvälillä palvelutason nosto. Kuntaan tulee paljon toiveita viikonloppuyhteyksien ulottamisesta Halkiaan saakka, mutta toiveen toteuttamisen ei toistaiseksi katsota olevan taloudellisesti realistista.

Yhteydet Pornaisten ja muun Keski-Uudenmaan välillä perustuvat lähes tulevan palvelutasokauden loppuun saakka voimassa olevaan sopimukseen. Samaan sopimukseen sisältyy myös Pornaisten ja Helsingin välistä palvelua tuottavan linjan 787 liikenne. Myös Halkiasta Järvenpäähän ja Mäntsälään liikennöivien seudullisten vuorojen sopimuskausi on voimassa pitkälle vuoteen 2019. Näin ollen Pornaisten kustannusvastuuseen seudullisesta joukkoliikenteestä ainakaan Keski-Uudenmaan ja Sipoon suuntiin ei näyttäisi olevan tulossa muutoksia lähivuosina





Kuva 29 Palvelutaso Pornaisten alueella

## Tuusula

Tuusulan joukkoliikenteessä Hyrylä-Helsinki on keskeisin yhteysväli. Tämän yhteysvälin joukkoliikenteen palvelutaso on eri suunnista Hyrylään saapuvien ja edelleen Helsinkiin jatkavien pitkien linjojen muodostama kokonaisuus. Vuorovälistä on haastavaa saada tasainen, koska eri suuntien liikenne yhtyy loppumatkaksi samaan käytävään ja niiden tarve olla perillä on sama. Myös aikataulujen pitävyys on ongelmallista. Helsingin suunnasta vuorot ovat usein myöhässä jopa 20 minuuttia. Viiveet johtuvat Helsingin kantakaupungin katuverkon ja kehäteiden sisäpuolisen tieverkon ruuhkaisuudesta. Näihin haasteisiin voidaan vaikuttaa tehokkaimmin järjestämällä täydentäviä liityntäyhteyksiä raideliikenteeseen. Työnjako Kamppiin saakka menevän ja kehäradalla/Keravalla raideliikenteeseen liittyvän täydentävän liikenteen välillä onkin keskeisiä Tuusulan joukkoliikenteen lähitulevaisuuteen liittyviä kysymyksiä. Seudun joukkoliikenteen yleisen palvelutason näkökulmasta ainakin hiljaiseen aikaan voitaisiin yhteysvälin palvelutason järjestämisessä keskittyä liityntöihin raideliikenteeseen. Tuusulan näkökulmasta tarkasteltuna todellinen Helsingin yhteyksien palvelutarve voisi olla arkisin tasoa II ja viikonloppuisin tasoa III.

Hyrylä-Kerava yhteys on Tuusulalle tärkeä ja erityisesti viikonloppuisin, koska suoria yhteyksiä Helsinkiin on tuolloin vähemmän. Keravan suunnan palvelutaso voisi olla ympäri viikon tasoa IV. Rykmentinpuiston kehittyminen Hyrylän kupeeseen tulee vaikuttamaan Hyrylä-Kerava reitteihin. Hyrylä-Järvenpää välin tarjonnassa on aukkoja työmatka-aikoihin, koska nykyisin aikataulut palvelevat ensisijaisesti Helsingin päättä. Tuettujen lippujen matkustustilastot tukevat käsitystä tasoltaan houkuttelevan Kellokoski-Järvenpää-Hyrylä -käytävän liikennetarjonnan tarpeesta myös siirtymäajan sopimusten päätyttyä

Kivistön suunnan kytkeminen Myllykyläntien liikenteiden jatkeeksi on ajankohtaista vasta nyt suunnitella olevan palvelutasokauden jälkeen. Tuusulanjoentien aukeaminen mahdollistaa paikallislinjaston uusien reittivariaatioiden kehittämisen. Lahelan alueen yhteyttä ratakäytävään (Kerava tai Kehärata) viikonloppuisin kokeiltaneen palvelutasokauden aikana.

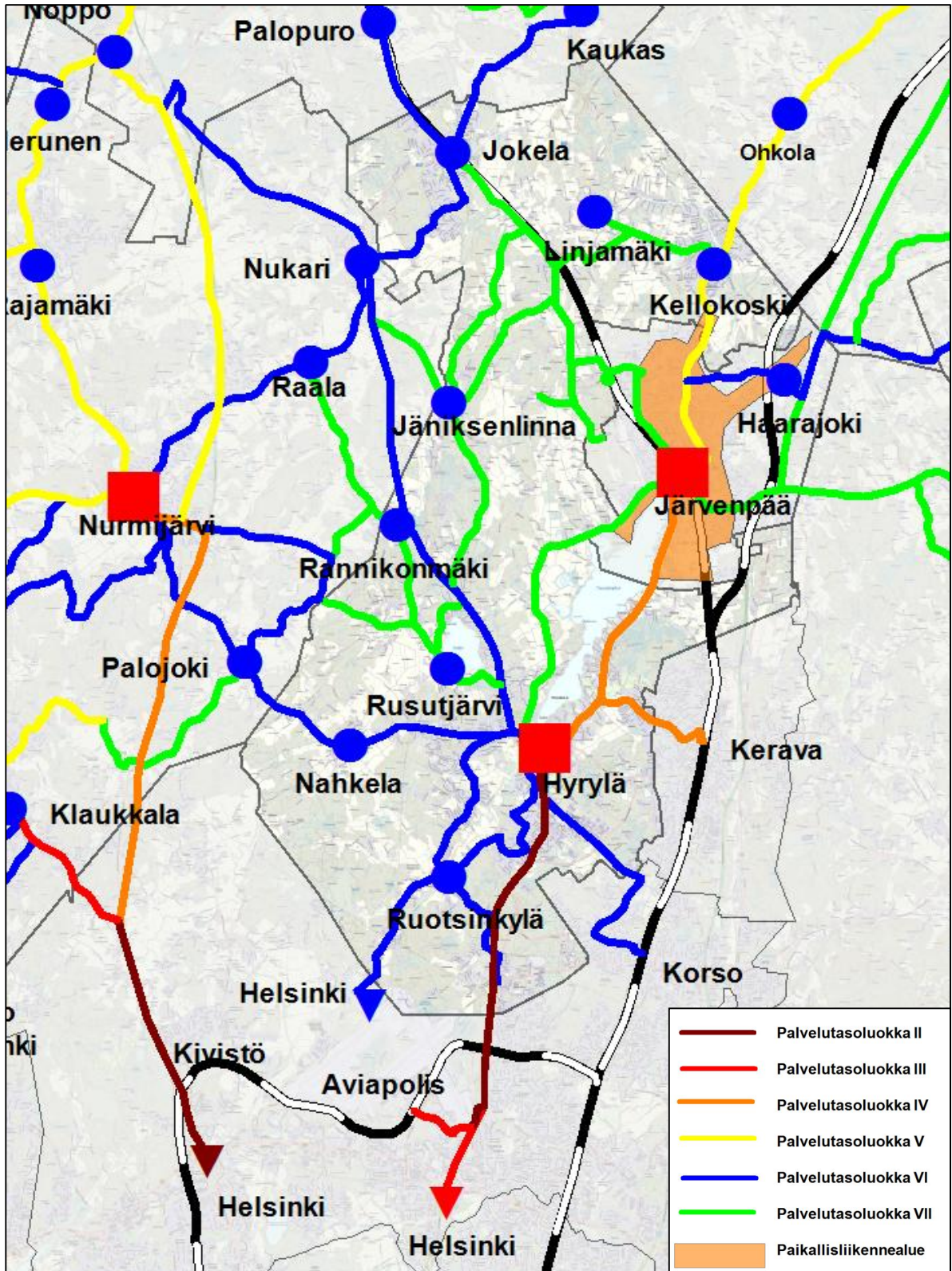
Tuusula ostaa Hyrylä-Korso liikennettä osittain Vantaan puolelle, koska liikenne on merkityksellinen myös Sulan ja Hyrylän työpaikka-alueiden kannalta. Linjalle 937 Nurmijärven suunnasta Nahkelan kautta on edelleen olemassa tarve, joka korostuu opiskelijamatkustuksena Tuusulan päässä.

Kellokosken suunnalla pitkien seudullisten linjojen vaihtoehtona on tuottaa Kellokoski-Järvenpää-Kellokoski liikenteitä, joiden aikataulut voitaisiin räätälöidä pitkiä linjoja paremmin alueen tarpeiden mukaisiksi. Mäntsälän puolelta tullaan jatkossa 2017 eteenpäin (Ohkolasta saakka) Kellokoskelle kouluun. Tätä tarvetta palvelisi Ohkola-Kellokoski-Järvenpää -linja, joka samalla pitäisi sovittaa pohjoisen Järvenpään linjaliikennetarpeisiin.

Jokelan linja-autoyhteydet eivät palvele hyvin kunnan sisäisessä liikkumisessa, mutta junayhteydet Hyvinkäälle ja Helsingin suuntiin toimivat hyvin. Jokelaa palveleva linja-autoliikenne perustuu siirtymäajan liikennöintisopimukseen, eikä tule jatkumaan markkinaehtoisena sopimuskauden päätyttyä. Purolan ja Nuppulinan rautatieasemat/seisakkeet poistuivat käytöstä keväällä 2016, mikä aiheutti tarpeen korvata poistunut palvelu tilapäisesti Jokela-Purola-Jokela -bussiyhteydellä. Purolan ja Nuppulinan junatarjonnan poistuttua Tuusula on suunnitellut yhdessä Järvenpään kanssa syyskaudelle 2016 uutta Nuppulinnaa ja Purolaa palvelevaa linjaa. Uudella linjalla on toteutettu yhteys Järvenpään rautatieaseman suuntaan, ja lisäksi linja palvelee Linjamäen ja Kellokosken aluetta.

Tuusulassa paineita joukko liikenteen kustannusvastuun lisääntymiseen on tuonut viimeisimpänä Purolan ja Nuppulinan asemien lakkauttaminen, johon on jo reagoitu järjestämällä uutta liikennettä pienkalustolla. Keski-Tuusulan alueella ja Kellokosken ympäristössä on tulevina vuosina päättymiä siirtymäajan liikennöintisopimuksiin perustuvia, käytännössä lähes pelkästään koululaisten kulkemista palvelevia vuoroja. Osa näistä on jo jouduttu ostamaan kesken siirtymäajan, mutta toisaalta yksittäisiä vuoroja on myös haettu markkinaehtoisesti toimiviksi reittiliikenteiksi. Suurelta osin nämä liikenteet kuitenkin tulevat kaatumaan jatkossa Tuusulan kustannusvastuulle. Tuusulalle kustannuksiltaan isojen linjan 665 ja 63X-sarjan liikenteiden tuoreessa kilpailutuksessa hintataso laski edellisestä kerrasta, joten niiden osalta seuraava vuosi tai optioineen kaksi vuotta ovat kustannuksiltaan edullisia kunnalle. Nykyisen sopimuskauden jälkeistä kustannustasoa on mahdoton arvioida. On mahdollista, että hintataso palaa edellisen hankintakierroksen mukaiselle tasolle, mutta toisaalta liikenteiden hyvä matkustus ja nykyisen hankinnan hyvin alhainen kilometrihintaa ei sulje pois myöskään mahdollisuutta, että yhteysväleille muodostuu jatkossa markkinaehtoista tarjontaa. Tätä kehitystä tukee linjan 665 osalta myös se, että muut samassa käytävässä pitkillä siirtymäajan liikennöintisopimuksilla liikennöivät yritykset ovat alustavasti arvioineet käytävässä olevan potentiaalia markkinaehtoiselle liikenteelle. Seuraavaksi hankintaan menevä Tuusulaa palveleva seudullinen liikennekokonaisuus on 962-sarja, jonka perusrunkona toimii Aviapolis-Hyrylä-Kerava -liikenne. Tämä mm. Hyrylä-Helsinki -liikennettä täydentävää palvelua tuottava liikenne on instrumentti, jolla Tuusula voi kustannustehokkaimmin vaikuttaa seudullisen liikenteensä palvelutasoon arki- ja viikonlopputarjonnan osalta.





Kuva 30 Palvelutaso Tuusulan alueella

## 9. Lähitulevaisuuden kehitysnäkymiä

Tässä työssä kaudelle 2017–2020 määritellyn palvelutason voimassaoloaikana joukkoliikenteen toimintaympäristössä tapahtuvista muutoksista tärkeiksi Keski-Uudellamaalla huomioitaviksi asioiksi on tunnistettu: lippujärjestelmien uudistuminen, pienkalustolla hoidetun ja kutsuohjatun liikenteen merkityksen lisääntyminen, markkinaehtoisen liikenteen lisääntyminen sekä reaaliaikaisen paikkatiedon hyödyntäminen joukkoliikenteen tiedottamisessa.

### Lippujärjestelmät

Valtakunnantasolla on käynnissä koko maata koskeva joukkoliikenteen lippu-uudistus, jossa Matkahuollon liikkeelle laskemat lipputuotteet korvautuvat vähitellen joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten perustaman TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy:n kehittämällä Waltti-järjestelmällä. Waltissa jo joiltakin osin mukana olevia ELY-keskuksia ovat Pohjois-Pohjanmaa, Pohjois-Savo ja Keski-Suomi. Kaupunkeja Waltissa on mukana jo noin 10.

Waltti-matkakorttiin voidaan ladata Matkahuollon lipputuotteiden tapaan joko kausi- tai arvolippuja. Waltti-matkakortilla voi olla samanaikaisesti sekä kausi- että arvolippu. Arvolipulla voi maksaa myös toisen samaan tai alempaan ikäryhmään kuuluvan matkustajan matkan ja arvolippua voi käyttää kaikkialla, missä Waltti-järjestelmä on käytössä. Arvokortti soveltuu hyvin myös markkinaehtoisen joukkoliikenteen maksuvälineeksi. Waltti-järjestelmässä matkan hinta perustuu kullekin alueelle määriteltyihin vyöhykkeisiin, joiden kautta matkan hinta on sidoksissa tehtävän matkan pituuteen. Järjestelmään voidaan toteuttaa seutu- tms. lipun kaltaisia 30 päivää voimassaolevia lippuja, joilla voi matkustaa rajattomasti valitsemallaan alueella. Vyöhykepohjaisen hinnoittelun johdosta lippu kuitenkin poikkeaa nykyisistä seutulipuista, joiden matkustusalue voi olla hyvinkin laaja.

Myös HSL on ottamassa käyttöön uuden maksu- ja lippujärjestelmän ja siihen liittyvän vyöhykehinnoittelun. Joukkoliikennematkan pituus vaikuttaa HSL-alueella tulevaisuudessa lipun hintaan selkeämmin kuin nykyisin. Lyhyet matkat kunnasta toiseen halpenevat, kun HSL-alueella siirrytään kuntarajoihin perustuvista maksuvyöhykkeistä uuteen kaarimalliin. Siinä vyöhykerajat piirtyvät kaarimaisesti eri etäisyyksille Helsingin keskustasta. Uusi taksa- ja lippujärjestelmä otetaan käyttöön vuoden 2017 lopussa. Vyöhykekaaret on nimetty sisimmästä uloimpaan kirjaintunnuksilla A–E. Pääkaupunkiseutu sijoittuu kolmelle sisimmälle kaarelle. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella olevat kehyskunnat sijoittuvat pääasiassa D- ja E-kaarille. Ulompien kaarien rajat määritellään tarkemmin sitä mukaa kun uusia kehyskuntia liittyy HSL:ään. Sisimmillä kaarilla eli ABC-alueella kausi-, arvo- ja kertaliput kelpaavat aina vähintään kahdella vyöhykkeellä (AB tai BC) eikä alueella myydä yhden vyöhykkeen lippuja. D- ja E-vyöhykkeen lippuja voi ostaa myös yksittäisille vyöhykkeille. Uudessa järjestelmässä otetaan käyttöön vyöhykelisälippu. Matkustaja ostaa sen matkakortin arvolla kortinlukijalta, kun hän haluaa matkustaa kausilippunsa voimassaoloalueen ulkopuolelle.

Molemmat lippu-uudistukset tulevat vaikuttamaan matkustamisen hintaan myös Keski-Uudenmaan kunnissa, koska myös kausikortilla tehtävien matkojen hinnat tulevat olemaan jatkossa nykyistä voimakkaammin sidoksissa matkan pituuteen. Aikaisin ajankohta, jolloin Uudenmaan ELY-keskuksen järjestämissä liikenteessä oltaisiin ottamassa Walttia käyttöön, on siinä vaiheessa, kun HSL:n lippujärjestelmä pystyy lukemaan Waltti-kortteja. Tämän ei odoteta toteutuvan ennen vuoden 2019 alkua.

## Pienkalustolla hoidettu joukkoliikenne

Keski-Uudellamaalla on pitkät perinteet kutsuohjatun, pienkalustolla tuotetun joukkoliikenteen järjestämisessä. Aikoinaan koko valtakunnan tasolla laajimmasta kutsujoukkoliikennejärjestelmästä, Keski-Uudenmaan SAMPO-liikenteestä on jäljellä vielä Tuusulan kolmella autolla tuotettava SAMPO-palveluliikenne. Tuusulan SAMPO toimii ennakkotilausten perusteella ja matkat tulee tilata liikennöitsijän tilauskeskuksesta viimeistään 90 minuuttia ennen toivottua matkustusajankohtaa. Palvelu on käytettävissä arkisin kello 7-17 välisenä aikana ja on tarkoitettu niihin matkustustarpeisiin, joihin perinteisen kiinteäreittisen linja-autoliikenteen palvelu ei sovellu puuttuvan tarjonnan tai matkustajan terveydentilan vuoksi. Ellei matkustajalle ole erikseen määritelty kunnan sosiaalitoimessa ns. kotinouto-oikeutta, järjestetään palvelu pysäkiltä pysäkille tavanomaisen joukkoliikenteen tapaan. Maksuvälineinä toimivat käteinen ja normaalit Tuusulassa käytössä olevat Matkahuollon myymät lipputuotteet.

Myös Nurmijärven Kivenkyyti on jatkumoa vanhassa muodossaan lakkautetulle SAMPO-liikenteelle. Kivenkyydin kalustolla ajetaan kolmentyyppistä liikennettä. Suurin osa liikenteestä on ohjeelliseen reittiin ja aikatauluun sidottua liikennettä, joka voi tehdä väljen aikataulujen puitteissa pieniä poikkeamia reitiltä noutakseen tai viedäkseen asiakkaan. Reittipoikkeamista sovitaan etukäteen soittamalla liikennöitsijän tilauskeskukseen viimeistään tuntia ennen matkan alkua. Pieni osa Kivenkyydin palvelusta tuotetaan täysin kutsuohjatusti etukäteen tulleiden tilausten perusteella. Tällaista täysin kutsuohjautuvaa palvelua tarjotaan lähinnä kunnan päätaajamien alueilla muutamia tunteja päivässä. Kolmas Kivenkyydillä tuotettu liikennetyyppi ovat liityntäliikenteet. Nämä ovat perinteiseen tapaan kiinteällä reitillä ja aikataululla ajettavia liikenteitä, joihin ei tarvitse tehdä ennakkotilautusta. Liityntäliikenteet on suunniteltu tuomaan ja noutamaan asiakkaita keskeisille työmatkaliikenteen linja-autovuoroille alueilta, joita isolla kalustolla ajettava linja-autoliikenne ei palvele. Maksuvälineinä Kivenkyydissä käyvät käteisen lisäksi kaikki Nurmijärvellä käytössä olevat joukkoliikenteen lipputuotteet.

Myös Järvenpää oli aikoinaan mukana SAMPO-liikenteessä. Nykyisin Järvenpäässä toimii kahdella autolla ajettava palveluliikenne. Liikenne on täysin kutsuohjautuvaa ja matkat on tilattava viimeistään tuntia ennen toivottua matkustusajankohtaa. Liikenteellä on yksi aikataulupiste kaupungin keskusta-alueella. Kaupungin alue on jaettu pohjoiseen ja eteläiseen liikennöintialueeseen. Lähdöt molemmille liikennöintialueille tapahtuvat tasatunnein kello 9-15 välisenä aikana. Reitit muotoutuvat kulloinkin tulleiden ennakkotilausten ja aikataulupisteeltä kyytiin nousseiden matkustajien tarpeiden mukaisesti. Maksuvälineinä käyvät käteisen lisäksi kaikki Järvenpään paikallisliikenteessä käytössä olevat lipputuotteet.

Hyvinkäällä toimii Suomen vanhin palveluliikenne. Palveluliikenteen toiminta perustuu yhdeksään kaupungin taajama-alueen kattavaan linjaan, joilla ajetaan esteettömällä pienkalustolla edestakainen vuoro alueesta riippuen 2-5 päivänä viikossa. Kaikki reitit tulevat taajaman reuna-alueilta kaupungin keskustaan, jossa ajetaan ns. keskustakierros keskeisimpien palveluiden läheltä. Tulo- ja paluuvuorojen välinen asiointiaika on mitoitettu erityisesti ikäihmisten tarpeet huomioiden. Palvelulinjoilla kelpaavat käteisen lisäksi Hyvinkäällä Liikenteen 20 matkan ja 40 matkan matkakortit, Veteraanikortti, 30 päivän kausikortti, sekä lasten 20 matkan kortti. Kalustona on matalalattiainen ja muutenkin esteetön pikkubussi. Palveluliikenteen lisäksi Hyvinkäällä liikennöi ns. Kutsumiinus joka toimii muutoin kuin paikallisliikenne, mutta palvelua tuotetaan vain tarvittaessa. Liikenteellä on siis paikallisliikenteen tapaan kiinteä reitti, kiinteät aikataulut ja pysäkit. Myös maksuvälineinä käyvät kaikki paikallisliikenteen lipputuotteet. Ainoa eroavuus paikallisliikenteeseen on matkustajan kannalta tarve tilata matka etukäteen. Muilta osin mahdollisimman paikallisliikenteen kaltaisen toiminnan ideana on se, että liikenteen matkustajamäärien kehityttyä tavanomaiselle paikallisliikenteelle riittäväksi, voidaan liikennöintitavan muutos toteuttaa ilman että palveluun tottuneet matkustaja menettävät mitään palvelun elementtiä. Näin ei synny muutosvastarintaa, jota varmasti tulisi esimerkiksi yleensä kutsuliikenteisiin kuuluvan reittipoikkeamien tekemisen tai vapaammin valittavan matkustamisajankohdan mahdollisuuden jäädessä pois.



Näistä suunnittelualueella jo toimivista pienkalustolla hoidettavista joukkoliikenteistä löytyy hyviä elementtejä hyödynnettäväksi myös moniin muihin tarpeisiin. Työn aikana tunnistettuja tarpeita ovat muun muassa:

- Mäntsälän palveluliikenne erityisesti kunnan pohjoisosiin, mutta myös keskustaajaman alueelle.
- Keski-Tuusulan alueen ja Kellokosken-Jokelan ympäristön perinteistä linja-autoliikennettä ja sen katve-alueita korvaava liikenne
- Liityntäliikenne runkoliikenteisiin
- Hiljaisen ajan ja uusien asuinalueiden liikenne
- Terveystieteiden palveluiden käyttöön liittyvät matkat, joihin perinteinen joukkoliikenne ei sovellu kovin hyvin.

## Markkinaehtoisen reittiliikenteen toimintaedellytykset

Työn aikana haastateltiin useimpia liikennöitsijöitä, joilla on alueella pisimmälle, vuosiin 2018 ja 2019 ulottuvia siirtymäajan liikennöintisopimuksia. Kaikki haastatellut liikennöitsijät näkivät näiden liikenteidensä käytävissä olevan kysyntäpotentiaalia myös markkinaehtoisesti tuotetulle reittiliikenteelle. Tietenkään markkinaehtoisesti ei voi muodostua kaikkea alueelle tavoiteltavaa joukkoliikenteen palvelua, mutta keskeisille työmatkakäyttäjille sellaista voi syntyä.

Kunnat eivät voi tukea suoraan markkinaehtoista liikennettä, mutta kuntien käytettävissä on monia keinoja, joilla voidaan välillisesti edistää markkinaehtoisen reittiliikenteen toimintaedellytyksiä. Varikkotilojen optimaalinen sijainti on yksi keskeinen liikennöinnin kustannustekijä. Alueen asukasmäärien jatkuvasti kasvavassa ja asuntotuotannon vaatiessa uusia alueita käyttöönsä, ei aina ole itsestäänselvyys, että varikkotointojen kaltaisille tukitoiminnoille löytyy helposti tilaa. Tähän kannattaa kiinnittää jatkossa huomiota.

Yksi keskeisimpiä markkinaehtoisen ja ostetun liikenteen toisiaan tukevan rinnakkaiselon kulmakiviä ovat lipputuotteet ja niiden hinnoittelu. Jos ostetussa liikenteessä käytetään lipputuotteita, joita voidaan lukea myös markkinaehtoisen liikenteen autoissa, pitäisi yhteistyön toimia hyvin. Kunnan subventoimista lipuista markkinaehtoiseen liikenteeseen ei tietenkään voida maksaa kuin todellinen asiakkaan maksama hinta. Arvokorteilla, joiden suosio on kasvanut Waltti-järjestelmään siirtyneissä kaupungeissa, maksettaessa myös markkinaehtoinen liikenne saa lipputulon todellisen tariffin mukaisesti.

Kustannustehokkaat markkinaehtoiset reittiliikenteet ovat tyypillisesti luonteeltaan pääteitä pitkin ajavia runkolinjoja. Liikenteiden matkustajapotentiaalia voidaan kasvattaa järjestämällä keskeisille pysäkeille toimivat liityntäpysäköintijärjestelyt ja mahdollisuuksien mukaan myös liityntäliikennettä esimerkiksi kutsuohjattuna pienkalustoliikenteenä.

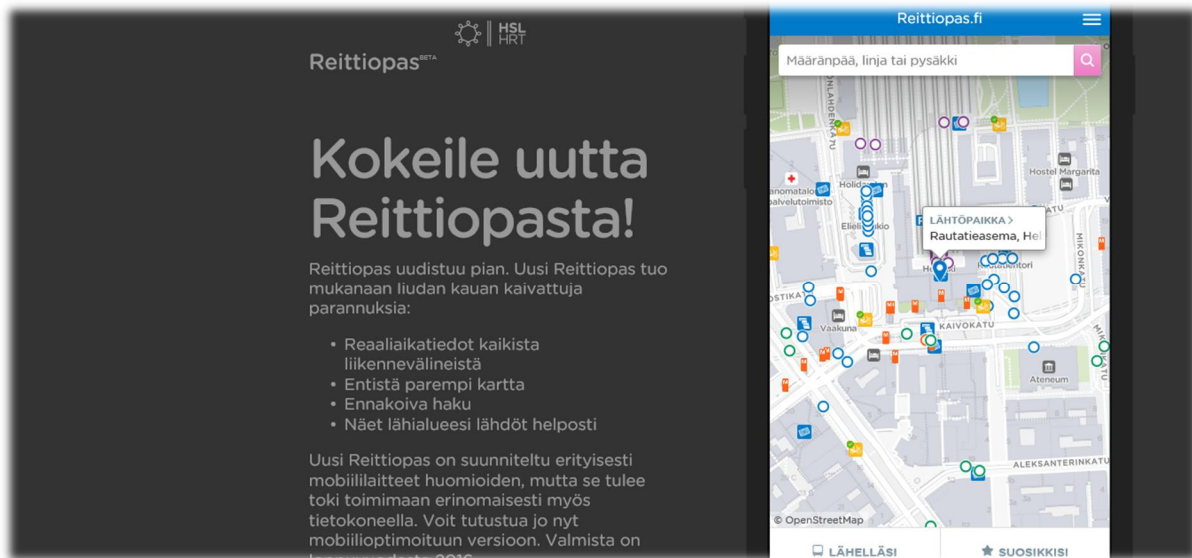
## Paikkatiedon hyödyntäminen joukkoliikenteen tiedottamisessa

Työn aikana toteutetun asiakaskyselyn perusteella edelliseen kyselyyn verrattuna yksi eniten merkitystään kasvattanut joukkoliikenteen palvelutason osatekijä oli reaaliaikainen tiedottaminen. Yleisesti toivottiin että joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista saisi tietoa internetistä, mutta lisäksi kaivattiin reaaliaikaisuutta myöhässä oleviin vuoroihin liittyvän tiedottamisen osalta. Keski-Uudenmaan joukkoliikenteen aikataulut ja reittikartat löytyvät jo kattavasti <http://www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi> sivustolta. Uusimpana tietolähteenä sivustolla on Järvenpään ja Tuusulan alueen interaktiivinen reittikartta, johon saa näkyviin itse valitsemansa liikenteen tiedot.

Seuraava askel Keski-Uudenmaan joukkoliikennetiedon jakamisessa voisi olla reaaliaikaista autojen sijaintitietoa tuottavan GPS-datan ottaminen käyttöön. Tämän sijaintitiedon avulla voidaan tuottaa asukkaiden toivomaa tietoa myöhässä olevien linja-autojen todellisesta sijainnista, jolloin matkustajan on helppo itse arvioida todellinen saapumisaika. Tieto saadaan matkustajien mobiililaitteisiin Matka.fi-palvelun seura-



jaksi Digitransit hankkeessa kehitetyllä palvelulla. Digitransit on HSL:n ja Liikenneviraston yhteinen hanke, jossa toteutetaan avoin kansallinen reittiopas.



Kuva 31 Esimerkkikuva Matka.fi-palvelun korvaavan reittioppaan näkymästä mobiililaitteesta.

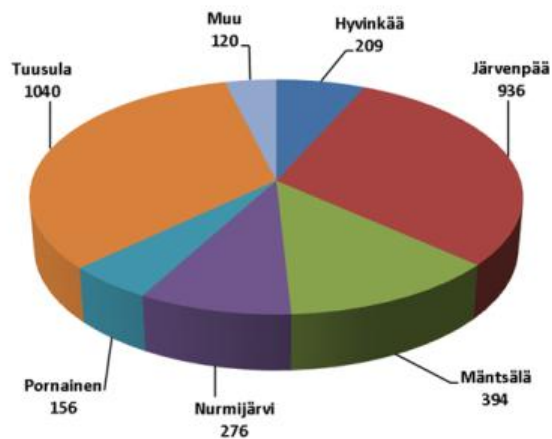
Liikenneviraston ohjauksessa toteutettava Digitransit on varmasti myös liikennöitsijöitä kiinnostava hanke. Todennäköisesti suuri osa linja-autokalustosta tulee keräämään sijaintitietoaan, joten tiedon hyödyntämisestä voitaisiin käynnistää nopeastikin kokeilu. Kattavasti alueen liikenteet saadaan tuottamaan paikkatietoa vaatimalla kyseinen ominaisuus aina kilpailuttamisen yhteydessä. Ainakin suurien ja sopimuskaudeltaan nykyisiä pitkäkestoisempien liikennöintikohteiden hankinnoissa tämä kannatta huomioda jatkossa, samalla kun pohditaan myös muita kaluston laatutasoon liittyviä kriteereitä.

# Liite 1

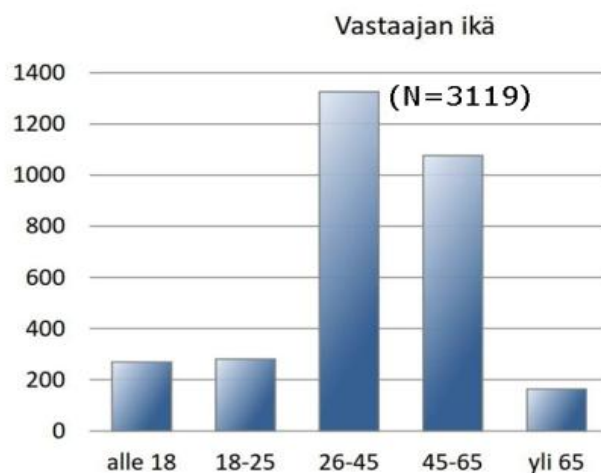
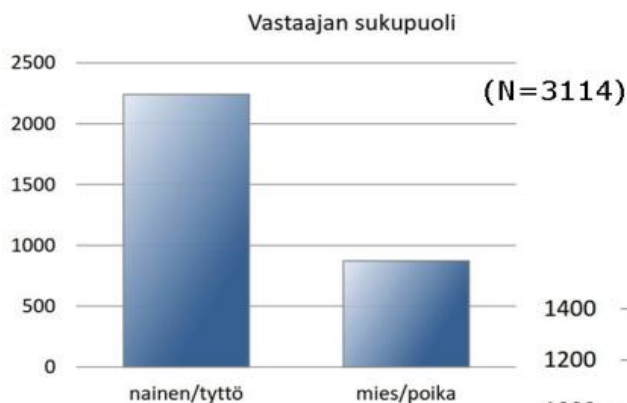
## Keski-Uudenmaan asukaskyselyn 2016 tuloksia

### Vastausten määrä

- Kyselyyn tuli vastauksia yhteensä 3131 kappaletta.
- Vuonna 2011 vastaavaan kyselyn vastauksia tuli 889, eli vastausten määrä 3,5-kertaistui.
- Eniten vastauksia tuli Tuusulasta ja Järvenpäästä

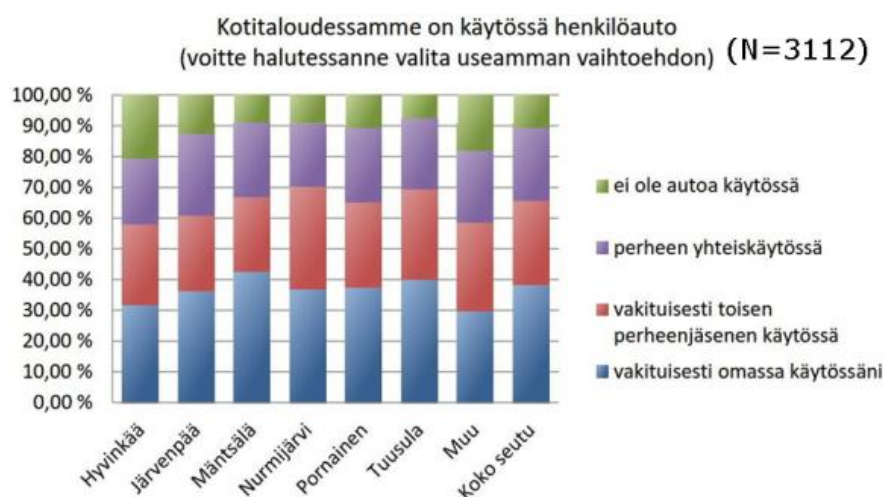


### Ikä- ja sukupuolijakauma



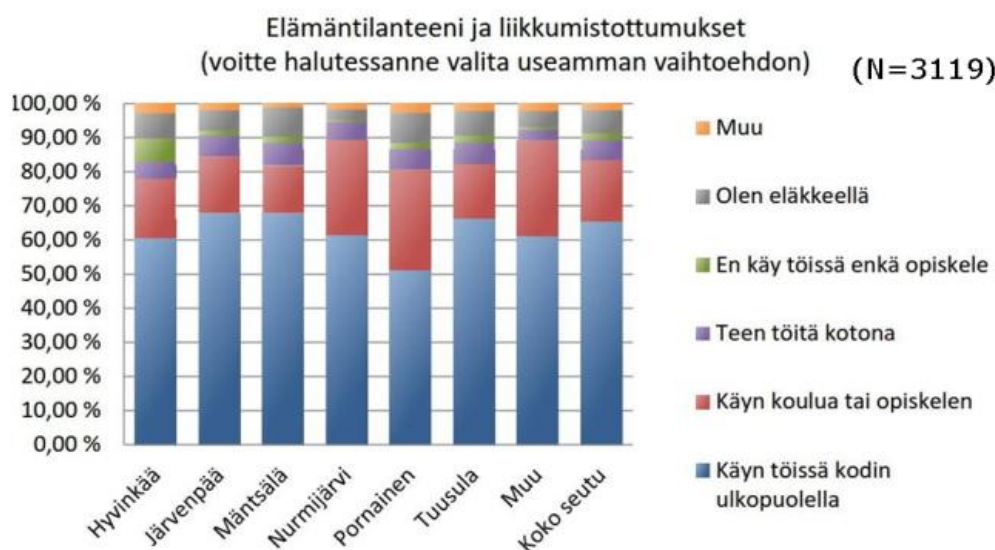
## Henkilöauton käyttö kotitaloudessa

- Useimmilla vastanneista on auto omassa käytössään
- Noin 62%:lla vastanneista auto on käytössä henkilökohtaisesti tai yhteisesti toisen perheenjäsenen kanssa
- Täysin autottomia vastanneista oli runsaat 10%



## Elämäntilanne

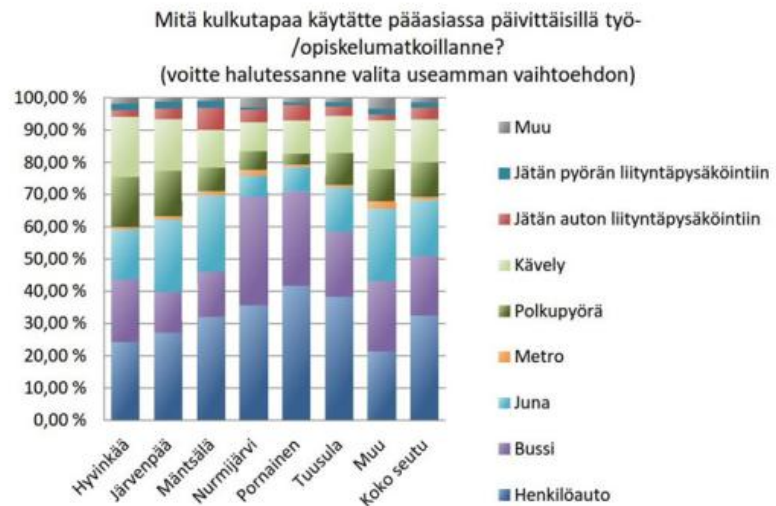
- Vastanneista keskiuusimaalaisista 83 % opiskelee tai käy töissä kodin ulkopuolella, eli tekee säännöllisesti toistuvia matkoja noin viitenä päivänä viikossa.



## Kulkumuodot työ-/opiskelumatkoilla

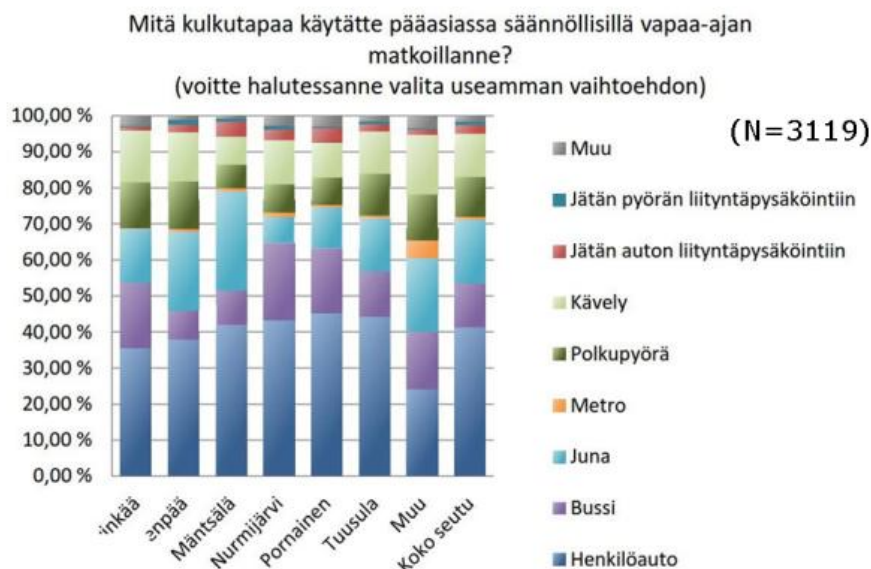
- Kyselyyn vastanneet käyttivät bussia ja junaa yhteensä hieman enemmän kuin henkilöautoa
- Bussin käyttö oli vastaajilla yleisintä Nurmijärvellä, jossa se oli lähes yhtä suosittu kulkutapa kuin henkilöauto
- Junaa vastaajat käyttivät eniten Mäntsälässä ja Järvenpäässä.
- Liityntäpysäköijä vastaajissa on suhteellisesti eniten Mäntsälässä ja Pornaisilla.

(N=3040)



## Kulkumuodot vapaa-ajanmatkoilla

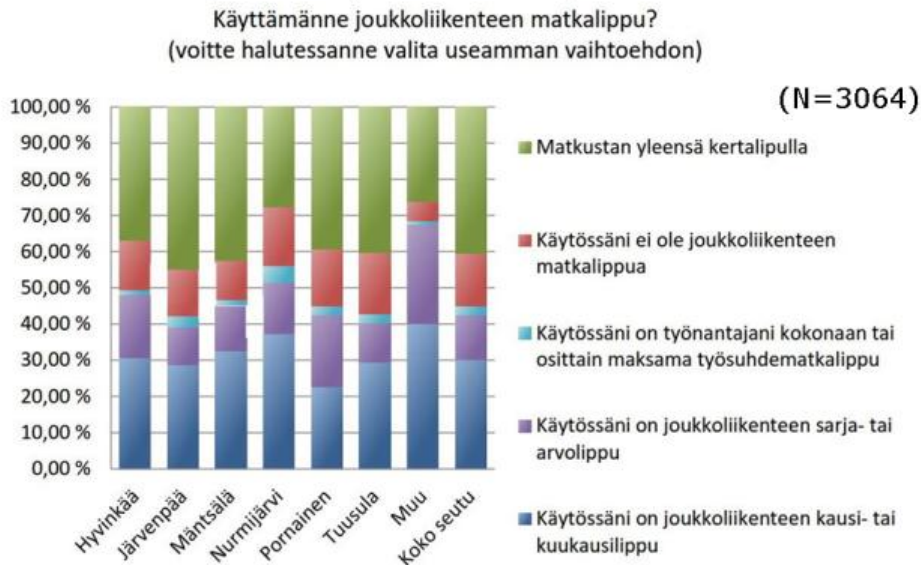
- Vapaa-ajanmatkoilla oman auton käyttö on bussilla matkustamista yleisempää
- Vapaa-ajanmatkoilla korostuvat pyöräily ja junalla matkustaminen
- E erityisesti Mäntsälässä vastaajat käyttävät paljon junaa vapaa-ajanmatkoihin





## Käytössä oleva lipputyyppi

- Kyselyyn vastanneiden joukko matkusti yleisimmin kertalipulla
- Vastanneiden joukossa kausi- ja kuukausiliput ovat suhteessa yleisimpiä Nurmijärvellä
- Vastanneiden joukossa työsuhdematkaliput ovat harvinaisia



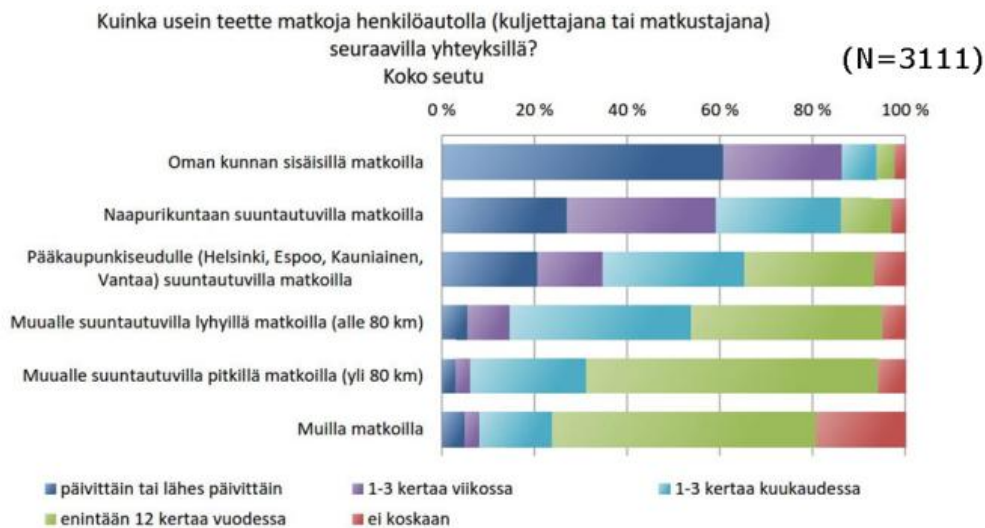
## Kuinka usein käytätte joukkoliikennettä



- Vastanneet käyttävät joukkoliikennettä säännöllisimmin pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla ja satunnaisimmin oman kunnan sisäisillä matkoilla

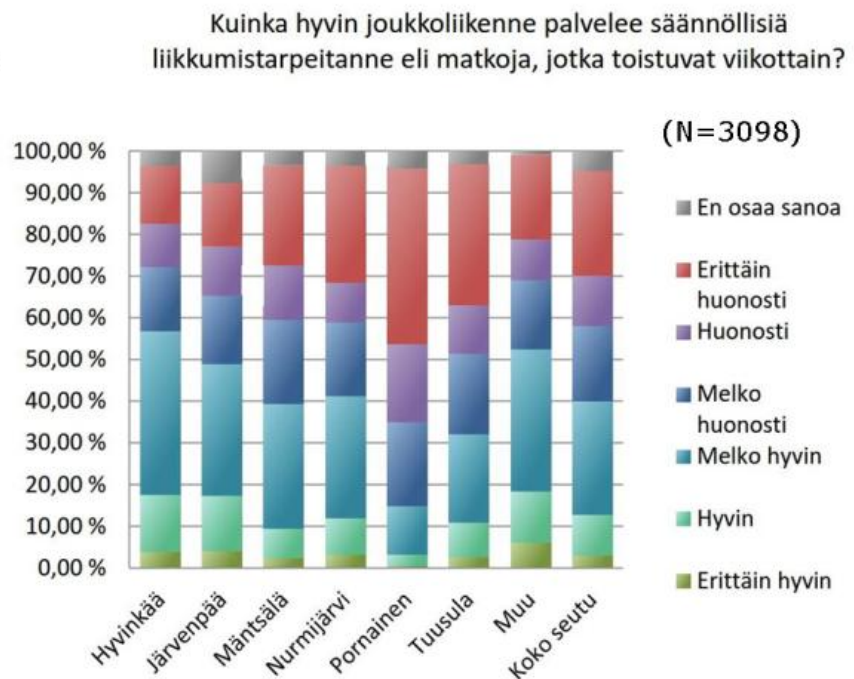
## Kuinka usein teette matkoja henkilöautolla

- Kyselyvastaajilla henkilöauton käyttö oli säännöllisintä oman kunnan sisäisillä matkoilla
- Vastaajien päivittäiset matkat pääkaupunkiseudulle tehtiin yleisemmin joukkoliikenteellä kuin henkilöautolla



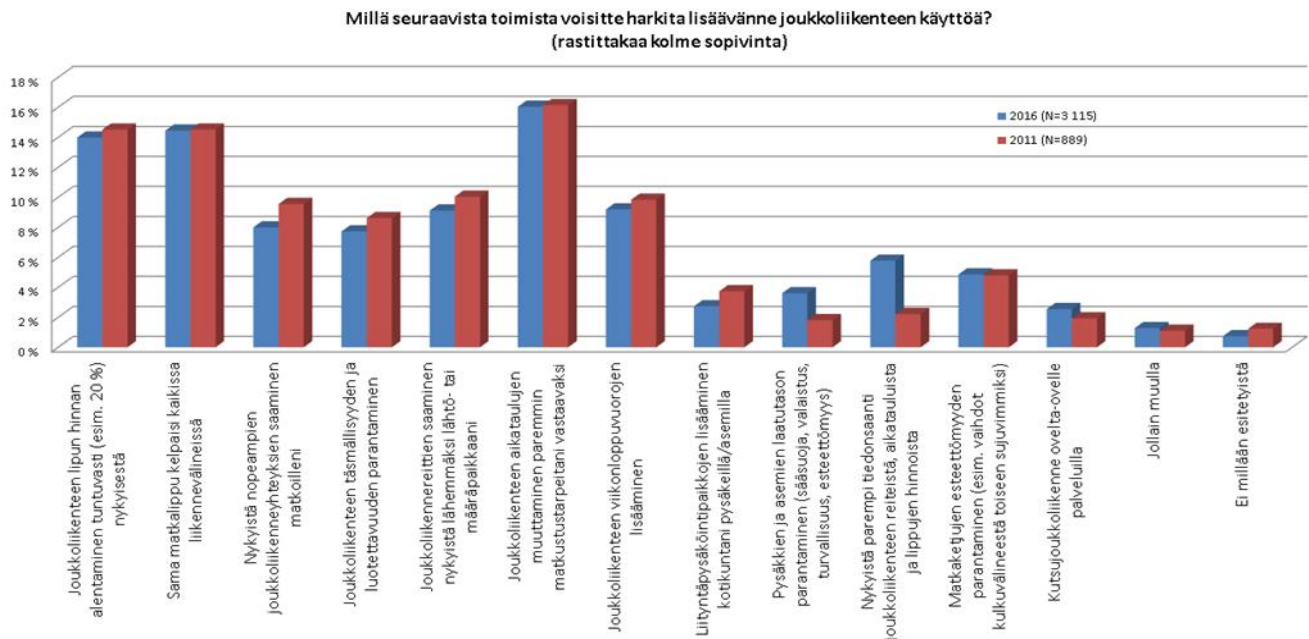
## Kuinka hyvin joukkoliikenne palvelee säännöllisiä liikkumistarpeitanne

- Melko hyvin oli yleisin vastaus (27%)
- Tyytyväisimpiä vastaajia olivat hyvinkääläiset
- Tyytymättömiä olivat puolestaan Pornaisilla ja Tuusulassa asuvat vastaajat.



## Joukkoliikenteen käytön lisääminen

- Eniten vaikutusta vastaajien mukaan olisi:
  - aikataulujen muuttamisella paremmin tarpeisiin sopiviksi
  - saman matkalipun kelpaamisella kaikissa liikennevälineissä
  - lipun hinnan tuntuvalle alentamisella



## Palvelutasotekijöiden tärkeys

Arvioi seuraavien joukkoliikenteen palvelutasotekijöiden tärkeyttä omien matkustustarpeidenne kannalta  
Kaikki vastaukset

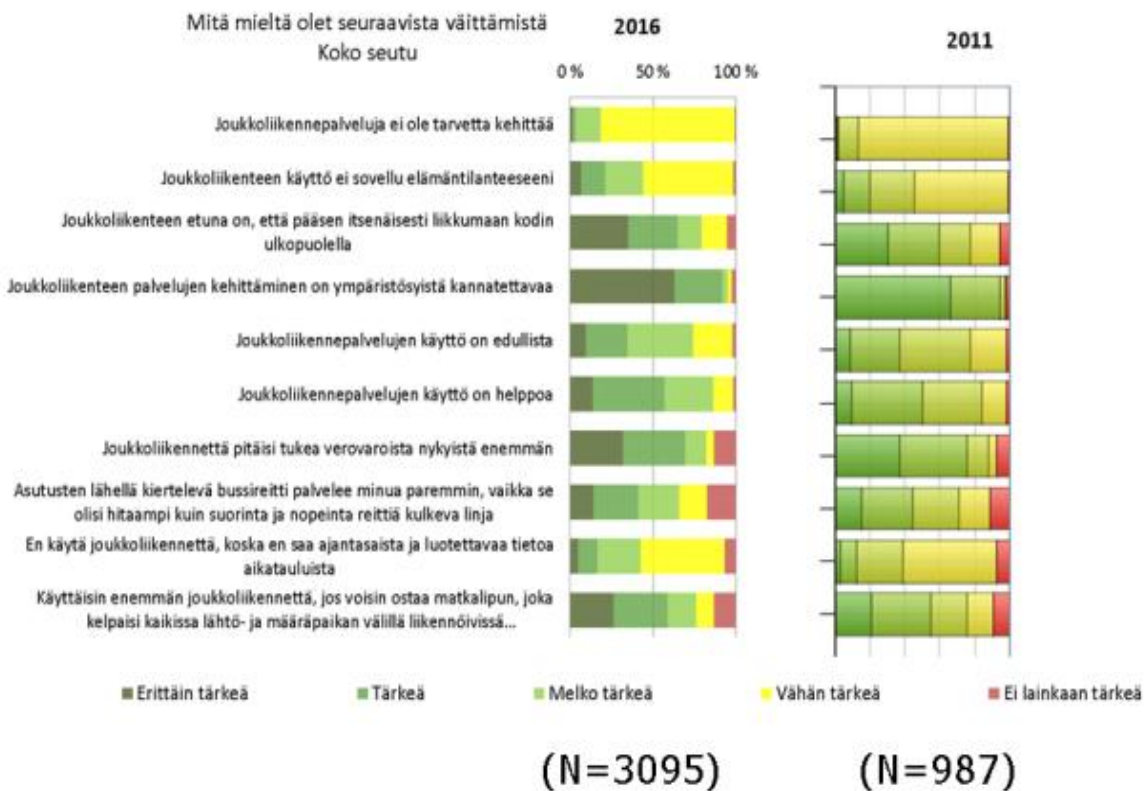
(N=3092)



- Vuonna 2016 tärkeimpinä pidettiin: vuorojen määrä, aikataulujen sopivuus, aikatauluinfo netissä
- Vuonna 2011 tärkeimpinä pidettiin: vuorojen määrä, aikataulujen sopivuus, liikennöinnin täsmällisyys ja luotettavuus



# Mielipiteet väittämiin





Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 78/2016				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Pekka Vähätörmä Terhi Senns Anne Herranen		Julkaisu-aika marraskuu 2016		
		Kustantaja   Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja   toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi <b>Keski-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely</b>				
Tiivistelmä Tässä työssä määritelty Keski-Uudenmaan seudullisen linja-autoliikenteen palvelutaso on kuntien ja ELY-keskuksen yhteinen tahtotila palveluista, joita tavoitellaan suunnittelualueelle palvelutasokaudella 2017–2020. Yhteisen tahtotilan mukaisen palvelutason saavuttaminen edellyttää kuntien rahoitusosuuden säilymistä vähintään nykyisellä tasolla. Palvelutaso on määritetty ensisijaisesti kuntien tarpeiden näkökulmasta, koska kunnat osallistuvat merkittäväällä taloudellisella panostuksella myös seudullisten liikenteiden kustannuksiin ja avoin joukkoliikenne on seudullisen ja kuntien sisäisen joukkoliikenteen muodostama kokonaisuus. Tästä syystä mukana on myös liikenteitä ja yhteysvälejä, jotka eivät Liikenneviraston palvelutason määrittelyohjetta 31/2015 tarkasti noudattaen sisältyisi seudullisen joukkoliikenteen palvelutasoon. Suunnittelualueella on yhteensä noin 60 Uudenmaan ELY-keskuksen hallinnoimaa voimassa olevaa sopimusta. Näiden sopimusten ohjaamana muodostuvan linja-autoliikenteen tarjonta ja voimassaolevat palvelutasotavoitteet kohtaavat hyvin. Tulevalle kaudelle 2017–2020 ei koettu tarpeelliseksi esittää suuria muutoksia nykyiseen palvelutasoon. Alempien palvelutasoluokkien tarjonnassa olevat puutteet liittyvät lähinnä liikennöintiajan laajuuteen ja kesäliikenteen puuttumiseen. Ylemmissä palvelutasoluokissa puutteita on viikonloppuliikenteiden tarjonnassa sekä vuorovälissä. Työn aikana järjestettiin internetpohjainen kysely Keski-Uudenmaan joukkoliikenteestä. Kysymykset olivat samat kuin edellisessä kyselyssä, joka toteutettiin vuonna 2011. Vastausaktiivisuus oli huomattavasti vilkkaampaa kuin edellisellä kyselykerralla. Vastauksia tuli yhteensä 3131 kappaletta, kun vuoden 2011 kyselyyn niitä tuli 889. Kyselyyn vastanneet mainitsivat tärkeimmiksi palvelutasotekijöiksi vuorojen määrän, aikataulujen sopivuuden sekä aikataulu- ja reittitietojen saatavuuden ja selkeyden internetissä. Työn yhteydessä haastatelluilla liikennöitsijöillä oli hyvin yksimielinen näkemys siitä, että heillä on tavoitteena ajaa vuosiin 2018 ja 2019 ulottuviin siirtymäajan liikennöintisopimuksiin perustuvat liikenteet suunnilleen nyky muodossaan sopimuskausien loppuun saakka. Lisäksi he pitivät todennäköisenä, että suunnittelualueelta ja sen kautta Helsinkiin suuntautuvia liikenteitä tullaan järjestämään markkinaehtoisina reittiliikenteinä viimeistään siirtymäaikojen päätyttyä. Tässä työssä kaudelle 2017–2020 määritellyn palvelutason voimassaoloaikana joukkoliikenteen toimintaympäristössä tapahtuvista muutoksista tärkeiksi Keski-Uudellamaalla huomioitaviksi asioiksi on tunnistettu: lippujärjestelmien uudistuminen, pienkalustolla hoidetun ja kutsuohjatun liikenteen merkityksen lisääntyminen, markkinaehtoisen liikenteen lisääntyminen sekä reaaliaikaisen paikkatiedon hyödyntäminen joukkoliikenteen tiedottamisessa.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Joukkoliikenne, henkilökuljetukset, palvelutaso				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-497-2	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut   www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-497-2	Kieli suomi	Sivumäärä 54
Julkaisun myynti/jakaja				
Kustannuspaikka ja aika			Painotalo	

## PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter 78/2016				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Pekka Vähätörmä Terhi Senns Anne Herranen		Publiceringsdatum november 2016		
		Utgivare   Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansiär   uppdragsgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
Publikationens titel <b>Keski-Uudenmaan kuntien ja Uudenmaan ELY-keskuksen henkilöliikenneselvitys ja joukkoliikenteen palvelutasomäärittely</b> (Mellersta Nylands kommuners och Nylands NTM-centrals utredning om persontrafik och definition av kollektivtrafikens servicenivå)				
Sammandrag <p>Servicenivån för Mellersta Nylands regionala busstrafik, som definierats i detta arbete, är kommunernas och NTM-centralens gemensamma målbild som eftersträvas i planeringsområdet för servicenivåperioden 2017–2020. För att nå den gemensamma målbilden för servicenivån, krävs att kommunernas del av finansieringen hålls minst på nuvarande nivå. Servicenivån är definierad i första hand genom kommunernas behov, eftersom kommunerna deltar med betydande ekonomisk satsning även i kostnaderna för den regionala trafiken och öppna kollektivtrafiken består av både kommunernas interna och regional kollektivtrafik. P.g.a. detta har man tagit med även trafik och rutter som inte borde ingå i den regionala servicenivån enligt Trafikverkets nya anvisningar för definitionen av kollektivtrafikens servicenivå (publikation 31/2015).</p> <p>Inom planeringsområdet finns totalt ca 60 ikraftvarande kontrakt som Nylands NTM-central förvaltar. Utbudet av busstrafiken, som styrs av dessa kontrakt, och ikraftvarande målen för servicenivån stämmer bra överens. För kommande perioden 2017–2020 ansåg man att det inte behöver göras större ändringar i nuvarande servicenivån. Bristerna som finns i utbudet för de lägre serviceklasserna anknyter närmast till omfattningen av trafikeringstiden och saknande av sommartrafik. I de övre serviceklasserna gällde bristerna utbudet av veckoslutstrafik och turintervall.</p> <p>Under arbetet ordnades en internetbaserad förfrågan gällande Mellersta Nylands kollektivtrafik. Frågorna var samma som i föregående förfrågan, som utfördes år 2011. Svarsaktiviteten var nu betydligt större än i den förra förfrågan. Totalt fick man 3 131 svar, då det i förfrågan från år 2011 endast kom 899 svar. De som svarade på förfrågan ansåg att de viktigaste faktorn för servicenivån är antalet turer, passande tidtabeller samt tillgången till och klarheten av tidtabells- och ruttinformationen på internet. Trafikanterna, som intervjuades i samband med arbetet, hade mycket enhälliga åsikter om att de har som mål att köra trafiken, som baserar sig på trafikeringskontrakten som sträcker sig till åren 2018 och 2019, ungefär i nuvarande form till slutet av kontraktperioderna. Dessutom ansåg trafikanterna det troligt att trafiken inom planeringsområdet och via området mot Helsingfors kommer att ordnas som marknadsbestämd ruttrafik senast då övergångsperioderna slutar.</p> <p>Av de förändringar som sker i verksamhetsmiljön under perioden 2017–2020, för vilken man i detta arbete utgjort servicenivån, har man känt igen följande saker som är viktiga att beaktas i Mellersta Nyland; förnyande av biljettsystemet, ökning av betydelsen av trafik som sköts med mindre fordon och som är anropsstyrd, ökning av marknadsbaserad trafik samt användningen av geografisk information som är i realtid, i informeringen inom kollektivtrafiken.</p>				
Nyckelord (enligt Allärs) Kollektivtrafik, persontrafik, servicenivå				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation)
	978-952-314-497-2	2242-2846	2242-2846	2242-2854
WWW www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-497-2		Språk finska
				Sidantal 54
Beställningar				
Förläggningsort och datum			Tryckeri	

Tässä työssä on määritelty Keski-Uudenmaan seudullisen bussijoukkoliikenteen palvelutasotavoitteet vuosille 2017–2020. Palvelutasomäärittelyssä on sovellettu Liikenneviraston julkaisun 31/2015 mukaista joukkoliikenteen palvelutason määrittelyohjetta, mutta palvelutaso on määritelty joiltain osin myös ohjeistusta pienemmän kysynnän yhteysväleille. Näin on voitu muodostaa kattavampi kokonaiskuva seudun joukkoliikenteen palvelutasosta. Palvelutason mukaisen liikenteen järjestämisen rahoitusvastuu jakautuu jatkossa ELY-keskuksen ja kuntien kesken.

RAPORTTEJA 78 | 2016  
KESKI-UUDENMAAN KUNTIEN JA UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN  
HENKILÖLIIKENNESELVITYS JA JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASOMÄÄRITTELY

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-497-2 (pdf)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkopainos)

URN:ISBN:978-952-314-497-2

[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut) | [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)